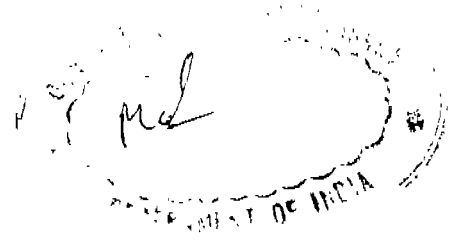


भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 112]

नई दिल्ली, शुक्रवार, दिसम्बर 31, 1999/पौष 10, 1921

No. 112]

NEW DELHI, FRIDAY, DECEMBER 31, 1999/PAUSA 10, 1921

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 31 दिसम्बर, 1999

सं. टीएएमपी/1/98-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मैसर्स एस. के. सारावागी एंड कम्पनी (प्रा०) लिमिटेड और मैसर्स राम बहादुर ठाकुर लिमिटेड द्वारा विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) में मैंगनीज अयस्क के प्रहस्तन से संबंधित मामले में निर्णय करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएएमपी/1/98-वीपीटी

मैसर्स एस.के. सारावागी एंड कं. (प्रा.) लिमिटेड

और

मैसर्स राम बहादुर ठाकुर लिमिटेड

बनाम

.....आवेदक

विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी)

.....प्रतिवादी

आदेश

(दिसम्बर, 1999 के 8वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) में मैंगनीज अयस्क के प्रहस्तन से संबंधित है। वर्ष 1986 में वीपीटी ने मैंगनीज अयस्क प्रहस्तन प्रणाली में कुछ मूलभूत परिवर्तन किए थे और परिणामस्वरूप प्रहस्तन प्रभारों को संशोधित किया था। उक्त संशोधन से पीड़ित आवेदकों ने न्यायिक सहायता की मांग की थी। यह मामला आंध्रप्रदेश उच्च न्यायालय से उच्चतम न्यायालय और भूतल परिवहन मंत्रालय (एमओएसटी) से होते हुए इन कार्यवाहियों के अंतर्गत निपटान के लिए इस प्राधिकरण के पास आया है। मामले के ऐतिहासिक तथ्यों को नीचे संक्षेप में दिया गया है।

2.1 मैसर्स एस.के. सारावागी एंड कं (प्रा0) लिमिटेड, विजयनगरम (आंध्रप्रदेश) और मैसर्स राम बहादुर ठाकुर लिमिटेड, विशाखापट्टणम पत्तन के माध्यम से मैंगनीज अयस्क के निर्यात में लगे हुए थे। उन्हें आंध्रप्रदेश राज्य सरकार द्वारा मैंगनीज अयस्क के खनन के लिए अनेक वर्षों से अनुमति दी हुई थी।

2.2 पत्तन का पूर्वी यार्ड विभिन्न गोदाम क्षेत्रों में विभाजित किया गया था। प्रत्येक गोदाम क्षेत्र अनेक प्लेटों में विभाजित किया गया था, जिन्हें विभिन्न पोतवणिकों को पट्टे पर दिया गया था। एक आवेदक को इन प्लेटों में से 129 प्लेट पट्टे पर आबंटित किए गए थे। घाट से इन प्लेटों की दूरी दो से पांच किलोमीटर के बीच अलग-अलग थी।

2.3 ये गोदाम एक ओर बड़ी रेलवे लाइन और दूसरी ओर छोटी रेलवे लाइन से घिरे हुए थे। अयस्क भारतीय रेलवे द्वारा उत्तरी केबिन तक पहुंचाया जाता था। तत्पश्चात्, पत्तन रेलवे प्रणाली उसे प्राप्त कर बड़ी रेलवे लाइन द्वारा वेगनों को प्लेटों तक पहुंचाया जाता था। प्लेटों तक परिवहन का भाड़ा भारतीय रेलवे द्वारा वसूल किया जाता था।

2.4 निर्यात किए जाने वाला अयस्क छोटी रेलवे लाइन पर छोटे इंजनों द्वारा प्लेटों से स्किपों में पोत तक परिवहन किया जाता था। छोटी लाइन 20 मई, 86 को हटा दी गई थी।

2.5 पत्तन निम्नलिखित सेवाएं प्रदान कर रहा था:—

- (i) पत्तन मजदूरों और उपस्करों का प्रयोग करके क्रेनों की सहायता से स्किपों से अयस्क का पोत में स्थानांतरण किया गया।
- (ii) पत्तन से संबंधित आंतरिक रेलवे प्रणाली का उपयोग करते हुए प्लेटों से पोत में अयस्क का स्थानांतरण।
- (iii) पत्तन मजदूरों द्वारा पोत में अयस्क का लदान।

2.6 पत्तन प्राधिकारी 1 जनवरी, 84 से 35/— रूपए प्रति मी० टन का समेकित "प्रहस्तन प्रभार" वसूल रहे थे। यह घाटशुल्क के अतिरिक्त था।

2.7 बीपीटी ने 19 मई, 86 को एक परिपत्र जारी किया, जिसके द्वारा मैंगनीज अयस्क प्रहस्तन की एक नई प्रणाली शुरू की गई थी। संशोधित प्रणाली के अंतर्गत छोटी लाइन की पटरियां हटा दी गई थीं और पोतवणिकों को गोदाम क्षेत्र से घाट तक अयस्क अपने डंपरों और लोडरों का प्रयोग करके लाना था तथा अपने स्लिंग का प्रयोग करते हुए पोत में अयस्क लाना था। यह सारा प्रचालन पोतवणिक द्वारा कुछ नाममात्र पत्तन श्रमिकों को लगाकर और कुछ पत्तन कर्मचारियों के पर्यवेक्षण द्वारा पूरा किया जाना था। इसके लिए पत्तन ने इस आधार पर कि संशोधित पद्धति अपनाई जा रही है, 20 मई, 86 से 30/— रूपए प्रति मी.टन की दर पर वसूली आरंभ कर दी।

3.1 याचिकाकर्ताओं ने मैंगनीज-अयस्क के प्रहस्तन के लिए 30/— रूपए प्रति मी.टन के प्रभार के विरुद्ध इस आधार पर कि यह अनुचित और अधिक है, एक रिट याचिका दायर की थी। इन रिट याचिकाओं की सुनवाई उच्च न्यायालय के एक विद्वान एकमात्र न्यायाधीश ने की थी, जो पार्टियों को सुनने के पश्चात् इस निष्कर्ष पर पहुंचे थे कि पत्तन ने धारा 52 के अंतर्गत प्रक्रिया का अनुसरण नहीं किया था और इसलिए रिट याचिकाकर्ताओं के विरुद्ध बोर्ड द्वारा दरों का नया मान कारगर रूप में सेवा में नहीं लाया जा सका।

3.2 यद्यपि न्यायालय ने यह अनुभव किया था कि पत्तन द्वारा लगाए गए प्रभार अधिक और अनुचित थे तथा उसका यह विचार था कि दी गई सेवा पर आई वास्तविक लागत के सूक्ष्म ब्यौरों की गणना करना न्यायालय का काम नहीं था और तब पत्तन द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रहस्तन प्रभारों की दर पर निर्णय लिया और केन्द्रीय

सरकार महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 52 के अंतर्गत प्रहस्तन प्रभारों के नए मान की स्वीकृति प्रदान करते समय उन सभी पहलुओं पर विचार कर सकती थी। तदनुसार, 1986 का प्रतिवादी परिपत्र और संकल्प रद्द कर दिए गए और रिट याचिका स्वीकार कर ली गई।

3.3 अपीलकर्ताओं ने पूर्वोक्त आदेश के विरुद्ध रिट अपीलें दाखिल की थी। इनकी सुनवाई आंध्रप्रदेश उच्च न्यायालय के डिवीज़न बैंच द्वारा की गई, जिसने विद्वान एकमात्र न्यायाधीश के निर्णय की पुष्टि की और रिट अपीलों को रद्द कर दिया। डिवीज़न बैंच ने नोट किया कि मैगनीज अयस्क से संबंधित 30/— रूपए प्रति मी. टन प्रहस्तन प्रभार केन्द्रीय सरकार द्वारा अधिनियम की धारा 52 के अंतर्गत स्वीकृत किए गए थे।

3.4 20 मई, 1986 से 12 फरवरी, 1992 की अवधि के लिए मैगनीज अयस्क के उपयुक्त प्रहस्तन प्रभारों संबंधी विवाद बना रहा, जिसके संबंध में केन्द्रीय सरकार को रिट याचिकाकर्ताओं को नोटिस देने और उनकी आपत्तियां सुनने के पश्चात उपयुक्त प्रहस्तन प्रभारों के निर्धारण से संबंधित प्रश्न पर विचार करना था। न्यायालय ने यह भी निर्देश दिया कि रिट अपीलों और रिट याचिका के उच्च न्यायालय के समक्ष स्थगित रहने के दौरान मैगनीज अयस्क के परेषणों के संबंध में रिट याचिकाकर्ताओं के द्वारा किए गए भुगतान केन्द्रीय सरकार के निर्णय के आलोक में अंतिम समायोजन किए जाने के शर्ताधीन होंगे।

4.1 वीपीटी ने यह उल्लेख करते हुए कि प्रतिवादी परिपत्र द्वारा प्रहस्तन प्रणाली में कुछ परिवर्तन किए गए थे और नया प्रशुल्क लागू नहीं किया गया था, ने उच्चतम न्यायालय में एक विशेष अनुमति याचिका दाखिल की थी और तदनुसार, इसके लिए अधिनियम की धारा 52 के अंतर्गत केन्द्रीय सरकार की पूर्व स्वीकृति आवश्यक नहीं थी।

4.2 उच्चतम न्यायालय ने निर्धारण के लिए निम्नलिखित बिन्दुओं का उल्लेख किया:—

- (i) क्या दिनांक 19 मई 1986, 10 जून 1986 और 18 जुलाई 1986 के प्रतिवादी परिपत्र और दिनांक 26 जून 1986 का बोर्ड का प्रतिवादी संकल्प अधिनियम की धारा 53 में शामिल मैगनीज अयस्क के लिए प्रहस्तन प्रभारों की तत्कालीन दरों में छूट प्रदान करते हैं अथवा क्या इन दरों के लागू होने से पहले, इनकी अधिनियम धारा 52 के अंतर्गत केन्द्रीय सरकार की पूर्व स्वीकृति आवश्यक है।
- (ii) क्या प्रहस्तन प्रभारों की प्रतिवादी दरें अनुचित, अधिक थीं और बोर्ड द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं तथा ऐसी सेवाओं के लिए बोर्ड द्वारा लगाए जाने वाले प्रभारों के बीच किसी उचित मुआवजे पर आधारित नहीं थीं।
- (iii) क्या 20 मई, 1986 से 12 फरवरी, 1992 की संबंधित अवधि के दौरान अपीलकर्ता पत्तन के परिसर में मैगनीज अयस्क के प्रहस्तन के लिए कोई दरों का मान प्रभावी था।
- (iv) क्या 20 मई, 1986 से 12 फरवरी, 1992 तक की अवधि के लिए प्रहस्तन प्रभार निर्धारित करने से पूर्व केन्द्रीय सरकार को रिट याचिकाकर्ताओं को नोटिस जारी करने और उनकी

आपत्तियां सुनने के लिए प्रतिवादी निर्णय में जारी निर्देश कानून की दृष्टि में न्यायोचित हैं।

4.3 जहां तक उपर्युक्त (i) का संबंध है, उच्चतम न्यायालय ने टिप्पणी की है कि उच्च न्यायालय की डिवीजन बैंच यह दृष्टिकोण अपनाने में न्यायोचित थी कि दिनांक 26 जून, 1986 के प्रतिवादी संकल्प में उस समय बोर्ड द्वारा प्रस्तावित सेवाओं की समग्र नई प्रणाली के आलोक में प्रहस्तन प्रभारों की नई दरें लागू करने के लिए कहा गया था, जिसके अनुसार अधिनियम की धारा 52 के अंतर्गत केन्द्रीय सरकार की पूर्व-स्वीकृति अपेक्षित थी और अधिनियम की धारा 53 में उल्लिखित के अनुसार छूट देने की स्कीम दर्शाने वाला नहीं माना जा सकता था।

4.4 उच्चतम न्यायालय ने यह भी टिप्पणी की थी कि प्रहस्तन प्रभार अनुचित, अधिक थे और बोर्ड द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं तथा ऐसी सेवाओं के लिए बोर्ड द्वारा लगाए जाने वाले प्रभारों के बीच किसी उचित मुआवजे पर आधारित नहीं थे और उच्च न्यायालय की यह टिप्पणी उचित थी कि इसका निर्णय केंद्रीय सरकार द्वारा किया जाना था।

4.5 जहां तक इस प्रश्न का संबंध है कि क्या 20 मई, 1986 से 12 फरवरी, 1992 तक की संबंधित अवधि के दौरान अपीलकर्ता पत्तन के परिसर में मैगनीज के प्रहस्तन के लिए कोई दरों का मान प्रभावी था, उच्चतम न्यायालय ने टिप्पणी की थी कि डिवीजन बैंच गलती पर था और इसलिए उच्च न्यायालय के निष्कर्षों को रद्द कर दिया गया था।

4.6 जहां तक (iv) का संबंध है, माननीय उच्चतम न्यायालय ने टिप्पणी की थी कि कथित अभ्यावेदनों पर विचार करना और धारा 54 (1) के अंतर्गत इसे प्रदत्त शक्ति एवं कर्तव्य का प्रभावी निर्वहन करना केंद्रीय सरकार की सांविधिक वचनबद्धता होगी। केंद्रीय सरकार के लिए यह छूट होगी कि वह उपयुक्त मामलों में पीड़ित पार्टियों के अभ्यावेदनों पर व्यक्तिगत रूप में सुनवाई की अनुमति दे सकती है, यदि ऐसा करना उचित समझे और तत्पश्चात् यदि केंद्रीय सरकार उचित समझे निर्धारित और स्वीकृत दरों के मान में उपयुक्त संशोधन अथवा उन्हें रद्द कर सकती है।

4.7 दिनांक 10 फरवरी, 1997 को पारित उच्चतम न्यायालय के अंतिम आदेश के संबंधित उद्धरण नीचे पुनः प्रस्तुत किए गए हैं:—

“माननीय उच्चतम न्यायालय, रिट याचिकाकर्ताओं को नोटिस जारी करने और आपत्तियों, यदि कोई हैं, पर विचार करने तथा इस संबंध में बोर्ड द्वारा उठाई गई आपत्तियों, यदि कोई हैं, पर भी विचार करने के पश्चात् कथित प्रश्न पर केंद्रीय सरकार में उपयुक्त प्राधिकरण को निर्णय करने का निर्देश देता है। केंद्रीय सरकार में उपयुक्त प्राधिकरण द्वारा यह कार्रवाई इस आदेश की प्रति की प्राप्ति की तारीख से चार महीने की अवधि के भीतर पूरी की जानी चाहिए।”

“माननीय उच्चतम न्यायालय के दिनांक 10 अगस्त, 1993 के अंतरिम आदेश द्वारा उत्तर देने वाले रिट याचिकाकर्त्ताओं को जून, 1986 से आगे के लिए 30/— रूपए प्रति मी.टन की दर पर प्रहस्तन प्रभारों का भुगतान करने के निर्देश दिए गए। प्रतिवादियों ने 12 फरवरी, 1992 तक की पूरी अवधि के लिए शेष राशि का भुगतान कर दिया है।”

“पूर्वोक्त अवधि के दौरान प्रतिवादियों द्वारा प्रदत्त अधिक प्रहस्तन प्रभारों की किसी राशि की वापसी का प्रश्न केंद्रीय सरकार के इस प्रश्न पर अंतिम निर्णय के आलोक में निर्णित किए जाने के लिए छोड़ दिया गया है। यदि यह पाया गया कि अपीलकर्त्ता बोर्ड संबंधित अवधि के दौरान प्रतिवादियों से उसके द्वारा वसूल की गई प्रहस्तन प्रभारों की किसी अतिरिक्त राशि की प्रतिवादियों को वापसी करने के लिए उत्तरदायी है, तब वह प्रतिवादी-रिट याचिकाकर्त्ताओं को बोर्ड द्वारा वास्तविक वापसी होने तक के लिए प्रतिवादियों द्वारा प्रहस्तन प्रभारों की अतिरिक्त राशि के भुगतान की तारीख से 12 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर ब्याज सहित केंद्रीय सरकार के निर्णय की तारीख से आठ सप्ताहों की अवधि के भीतर उसकी वापसी करने के लिए जिम्मेदार होगा।”

5.1 उच्चतम न्यायालय के निर्णय के पश्चात मैसर्स एस. के. सारावागी एंड कंपनी (प्रा.) लिमिटेड ने 16 अप्रैल, 97 को मंत्रालय को एक अभ्यावेदन प्रस्तुत किया और माननीय उच्चतम न्यायालय के आदेशानुसार 12 प्रतिशत प्रतिवर्ष की ब्याज दर सहित 1,04,40,450/— रूपए का एक दावा प्रस्तुत किया। उन्होंने अंतिम आदेश पारित किए जाने के पूर्व मौखिक सुनवाई के लिए भी अनुरोध किया था।

5.2 मैसर्स राम बहादुर ठाकुर लिमिटेड ने भी निम्नलिखित अनुरोध करते हुए भूतल परिवहन मंत्रालय को सितम्बर, 1997 में अभ्यावेदन प्रस्तुत किया था:—

- (i) वीपीटी 20 मई, 86 से 12 फरवरी, 92 तक की अवधि के लिए मैंगनीज अयस्क के लदान के लिए किसी प्रकार के प्रहस्तन प्रभारों की वसूली करने के लिए पात्र नहीं था, क्योंकि कोई भी सेवाएं प्रदान अथवा उपलब्ध नहीं कराई गई थीं।
- (ii) पत्तन को केवल कुछ मजदूरों को प्रतिनियुक्त करने के लिए वसूली करने का निर्देश दिया जाए, जोकि अधिकतम 2/— रूपए प्रति मी.टन बैठती है।
- (iii) पत्तन न्यास को 20 मई, 86 से 31 मार्च, 92 की अवधि के दौरान मैंगनीज अयस्क के पोत लदान के लिए 44,42,640/— रूपए की राशि वापस करने के लिए कहा जाए।
- (iv) पार्टियों के साथ व्यक्तिगत सुनवाई आयोजित की जाए।

6.1 वीपीटी ने माननीय उच्चतम न्यायालय के दिनांक 10 फरवरी, 97 के निर्णय पर अपनी टिप्पणियां भेजते हुए जून, 97 में भूतल परिवहन मंत्रालय को भी अभ्यावेदन प्रस्तुत किया है।

6.2 यह उल्लेख किया गया है कि यह मामला वीपीटी बोर्ड के समक्ष 5 जून, 97 को आयोजित इसकी बैठक में कार्यसूची मद संख्या एस-5 के अनुसार प्रस्तुत किया गया था। बोर्ड ने पहले निर्धारित 30/- रुपए प्रति मी. टन की दर पर प्रहस्तन प्रभारों का अनुमोदन किया था।

6.3 आगे यह भी उल्लेख किया गया है कि पुरानी प्रणाली में प्रहस्तन की लागत 153/- रुपए प्रति मी. टन बैठती थी, परन्तु यह 35/- रुपए प्रति मी. टन की दर पर वसूल की जा रही थी, इस प्रकार पत्तन न्यास को भारी घाटा हो रहा था। संशोधित प्रणाली में भी यद्यपि प्रति टन लागत 84/- रुपए प्रति मी. टन बैठती है, जबकि पत्तन केवल 30/- रुपए प्रति मी. टन वसूल कर रहा था, ताकि पत्तन के माध्यम से निर्यात के लिए कार्गो बनाए रखा जा सके।

7. उच्चतम न्यायालय का आदेश 10 फरवरी, 97 को पारित किया गया था। जब तक यह विचारार्थ भूतल परिवहन मंत्रालय में आया, तब तक महापत्तन न्यास अधिनियम में संशोधन हो चुका था, जिसके अनुसार महापत्तनों के प्रशुल्क स्वीकृत करने को इसकी शक्तियाँ और हमें ऐसी शक्तियाँ निहित करने को वापस ले लिया गया। इस स्थिति में भूतल परिवहन मंत्रालय ने अपने दिनांक 21 अगस्त, 98 के आदेश द्वारा मामले को इस प्राधिकरण को स्थानांतरित कर दिया, ताकि संदर्भगत उच्चतम न्यायालय के आदेश के आलोक में मामले को कानून के अनुसार निपटाया जा सके।

8. अपनाई गई पद्धति के अनुसार, इस प्राधिकरण ने मैसर्स एस.के. सारावागी एंड कं. (प्रा.) लिमिटेड, मैसर्स रामबहादुर ठाकुर लिमिटेड और वीपीटी से नए सिरे से टिप्पणियाँ आमंत्रित की।

9. इस मामले में 8 दिसम्बर, 98 को वीपीटी में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई। यद्यपि, बहस पूरी हो गई थी, लेकिन मामले को आदेश जारी करने के लिए बन्द नहीं किया गया था, क्योंकि यह स्पष्ट हो गया था कि रिकार्डों की अधिक ब्योरेवार जांच करना आवश्यक था। यह विशेष रूप से "मजदूरी संघटक" विशेषकर "सांकेतिक मजदूरी संघटक" के संबंध में था। थर्मल कोयला के लिए केवल 2/- रुपए प्रति मी. टन और मैंगनीज अयस्क के लिए 30/- रुपए प्रति मी. टन वसूल करने के औचित्य की जांच करना आवश्यक था, क्योंकि इन कार्यों से जुड़े प्रचालन बिल्कुल एकसमान थे, तदनुसार, मुद्दों को स्पष्ट करने के लिए मौके पर अध्ययन किया गया।

10. उक्त अध्ययन से उभरने वाले निष्कर्षों के संदर्भ में मैसर्स एस.के. सारावागी एंड कं. (प्रा0) लिमिटेड से प्राप्त अतिरिक्त टिप्पणी में शामिल सूचना, भारतीय खनिज उद्योग संघ से प्राप्त टिप्पणियों और वीपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरणों [अयस्क प्रहस्तन श्रमिकों (ओएचएल) और डॉक लेबर बोर्ड (डीएलबी) के श्रमिकों तथा अयस्क-बार नियोजित श्रमिकों की परस्पर अदला-बदली से संबंधित] के ब्योरों के संबंध में वीपीटी से और स्पष्टीकरण प्राप्त किए गए।

11.1 यह मामला दिनांक 1 जुलाई, 99 को वीपीटी में दूसरी संयुक्त सुनवाई में उठाया गया था। वीपीटी में अचानक हड़ताल के कारण तर्क अंशतः सुने जा सके और यह निर्णय किया गया कि पुनः संयुक्त सुनवाई 19 अगस्त, 99 को वीपीटी में आयोजित की जाए।

11.2 यह मामला 19 अगस्त, 99 को वीपीटी में निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार लगातार आयोजित संयुक्त सुनवाई के दौरान उठाया गया।

12. दिनांक 1 जुलाई, 99 और 19 अगस्त, 99 को आयोजित संयुक्त सुनवाइयों में निम्नलिखित मुद्दे उठाए गए थे:—

विशाखापट्टणम पत्तन न्यास

- (i) क्रेन कार्य में केवल झाड़वर शामिल है। हुकमैन इसमें शामिल नहीं है। सभी पत्तनों में यही पद्धति लागू है।
- (ii) कोयला और अयस्क अलग-अलग कार्गो हैं और इनकी परस्पर तुलना नहीं की जा सकती। सभी जगह पत्तन “कार्गो जिसे सहन कर सकता है” के सिद्धांत पर चलते हैं। इसे देखते हुए, कोयला और मैंगनीज अयस्क के बीच कोई तुलना नहीं की जा सकती।
- (iii) वीपीटी काफी परस्पर आर्थिक सहायता प्रदान करता है। वे ऐसा कैसे कर सकते हैं, जब तक कि कार्गो वही भुगतान करता है, “जिसे वे सहन कर सकते हैं”।
- (iv) “समाजवादी लोकतांत्रिक गणराज्य” की अवधारणा का अभिप्राय कल्याण उन्मुखी, श्रमिक कल्याण, श्रमिक कानून होना है। तथापि, ठेके पर मजदूरी की अनुमति नहीं है। कुछ अन्य प्रतिबंधात्मक श्रमिक प्रथाएं हैं। इन वास्तविकताओं की अवहेलना कैसे की जा सकती है?
- (v) मजदूर गैंग, मैंगनीज अयस्क गैंग से भिन्न होता है। इनमें परस्पर परिवर्तनीयता नहीं होती। अब “स्थायीकरण” किया जा रहा है। इसलिए, पत्तन को कुछ कठोरताओं और वास्तविकताओं को ध्यान में रखना होता है।
- (vi) वीपीटी कोयला प्रहस्तन प्रक्रिया से संबंधित कार्यकलापों का ब्यौरा देगा।
- (vii) पत्तन के न्यासी बोर्ड में तीन समूह (मजदूर/व्यापार/पत्तन) शामिल हैं। सभी निर्णय सर्वसम्मति से किए जाते हैं। प्रत्येक व्यक्ति हर हालत में सभी घटनाओं को जानता है। वर्ष 1986 में प्रणाली में किया गया परिवर्तन और इसके आशयों की सभी को जानकारी थी। तब व्यापार जगत ने “निष्क्रिय मजूरी” के भार से संबंधित मुद्दा क्यों नहीं उठाया था? इस भार को कौन वहन करेगा?

- (viii) अयस्क प्रहस्तन मजदूर पत्तन कर्मचारियों में से नहीं बनाए जाते। वे पत्तन कर्मचारियों के बराबर लाभ प्राप्त करते हैं। इस संदर्भ में मैसर्स एस.के. सारावागी एंड कं० (प्रा०) लिमिटेड ने उल्लेख किया है कि यह एक स्थापित मामला है कि ऐसी परिस्थितियों में पत्तन और मजदूर के बीच का संबंध नियोक्ता और कर्मचारी का होता है। परंतु, वीपीटी ने उल्लेख किया है कि पत्तन की पद्धति भिन्न है— परिस्थितियों के अनुसार डीएलबी/कुली/पोतवणिक सभी नियोक्ता हैं। पोतवणिक जब किसी को मजदूर के रूप में नियुक्त करता है, तब वह क्षतियों/प्रतिपूर्ति के लिए उत्तरदायी होता है। यदि वह नियोक्ता नहीं है, तब वह उत्तरदायी कैसे हो सकता है?
- (ix) वीपीटी को मजदूरी के बारे में उच्चतम न्यायालय के आदेश के बारे में कोई जानकारी नहीं है, परंतु उनकी खाता बहियों से स्पष्ट पता चलता है कि उनके बीच नियोक्ता—कर्मचारी का कोई संबंध नहीं है।
- (x) सभी 4 निर्यात अयस्कों के लिए एक ओएचएल है और मैंगनीज अयस्क के लिए नहीं है।
- (xi) कार्गो का प्रहस्तन अलग-अलग संगठनों द्वारा किया जाता है। डीएलबी द्वारा कोयला और मैंगनीज अयस्क का प्रहस्तन पत्तन के अनुसूचित श्रमिकों द्वारा किया जाता है।
- (xii) "यातायात जिसे सहन कर सकता है" यह पूरे विश्व में अपनाया गया सिद्धांत है। कोयला एक प्रतिस्पर्धी कार्गो है जबकि मैंगनीज अयस्क प्रतिस्पर्धी नहीं है। पत्तन को अन्य पत्तनों से प्रतिस्पर्धा देखते हुए कोयले के लिए प्रभार संशोधित करने होते हैं।
- (xiii) सभी कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार कभी भी एकसमान नहीं हो सकते और श्रमिकों के नियोजन में भारी अंतर होता है।
- (xiv) सभी पत्तनों में सभी कार्गो के लिए मांगपत्र की पद्धति अपनाई जा रही है।
- (xv) क्रेन का कार्य प्रहस्तन प्रभारों में कभी भी शामिल नहीं होता है। छोटी लाइन (एन.जी.) प्रणाली के अंतर्गत क्रेन कार्य घाटशुल्क का हिस्सा होता था। नई प्रणाली में घाटशुल्क में क्रेन संबंधी कोई तत्व शामिल नहीं होता। हुक करने का कार्य कहीं भी क्रेन कार्य का हिस्सा नहीं है।
- (xvi) वीपीटी 1992 के पश्चात की अवधि को शामिल करने के लिए सहमत नहीं है।
- (xvii) मैसर्स एस.के. सारावागी एंड कं. (प्रा.) लिमिटेड का कहना है कि प्रहस्तन के लिए "अभिरक्षा का आरंभ होना" माना जाना चाहिए। वीपीटी निर्यात कार्गो की अभिरक्षा बिल्कुल नहीं लेता, यह केवल प्रहस्तन कार्य करता है।
- (xviii) (क) मैसर्स एस.के. सारावागी एंड कं. (प्रा.) लिमिटेड अपने मजदूर अंदर नहीं ला सकता। लेकिन, उन्हें 'प्राइवेट पूल' से प्राइवेट आदमी दिए जा सकते हैं।
(ख) विविध कार्यों के लिए 300 व्यक्तियों का पूल है। ओएचएल गैंग को अधिशेष होते

हुए भी विविध कार्यों के लिए काम पर नहीं लगाया जा सकता।

- (ग) प्राइवेट पूल का प्रबंध पत्तन द्वारा नहीं किया जाता। अन्य नियोक्ता पूल का प्रबंध देखते हैं।
- (घ) 1986-92 के दौरान प्राइवेट पूल नहीं था। यह बाद में स्थापित किया गया था। इसलिए, इसका इस मामले में उल्लेख करना तर्कसंगत नहीं होगा।

विशाखापट्टणम वाणिज्य एवं उद्योग मंडल

- (i) "यातायात जिसे सहन करता है" घाटशुल्क जैसी मदों पर लागू हो सकता है। "प्रहस्तन प्रभार" भिन्न किस्म के हैं। सभी प्रकार के कार्गो के लिए यह एकसमान होना चाहिए और इसलिए कोई अन्य छिपा हुआ संघटक नहीं हो सकता।
- (ii) "कार्गो प्रहस्तन" से संबंधित कार्यकलापों को स्पष्ट करें। इसका हल निकालने के लिए इस मामले से लाभ उठाया जाए। "बल्क कार्गो" को "प्रहस्तन प्रभारों" से हटाया जाए। इससे सारी समस्याएं खत्म हो जाएंगी।
- (iii) ओएचएल/एसएचएल डीएलबी के समान नहीं हैं। उन पर सीसीआई लागू नहीं होता, वीपीटी लागू होता है। इस मामले में सब कुछ यंत्रीकृत है और सारा कार्य पोतवणिक द्वारा किया जाता है। वे मजदूर किस काम के लिए लगाते हैं?
- (iv) (क) "व्यापार जगत" बोर्ड में शामिल है। लेकिन, वीसीसीआई को केवल अपने विचार देने होते हैं। वे संख्या में कम हैं और उनके वोट कम हैं।
(ख) वीसीसीआई ने यह मामला अनेक बार उठाया था। वीसीसीआई को इस आधार पर झुप करा दिया जाता था कि मामला "न्यायाधीन" है।
- (v) यदि मैंगनीज अयस्क का निर्यात नहीं होता है, तब ओएचएल मजूरी का भुगतान कौन करेगा। यह पूरे पत्तन पर लागू होना चाहिए।
- (vi) वीपीटी को अधिशेष ओएचएल मजदूरों को (1986 के बाद की स्थिति) पुनःनियोजित करने का प्रयास करना चाहिए था और ओएचएल को एसएचएल के साथ विलय के लिए मनाना चाहिए था। (वीपीटी ने यह कार्य बिल्कुल नहीं किया)।
- (vii) वीपीटी ने "प्रहस्तन प्रभारों" को पूर्णतया मजदूरी प्रभारों के रूप में दर्शाया है, जोकि सही नहीं है। दरों के मान के अनुसार "प्रहस्तन प्रभारों" में उपस्कर किराया शामिल है।
- (viii) वीपीटी की थर्मल कोयला और अन्य पत्तनों के साथ तुलना में अनुरूपता की कमी है। वैगन से मैंगनीज अयस्क का उतराई प्रभार 10 प्रतिशत लागू है, जबकि कोयले का उतराई प्रभार 180

प्रतिशत है। दोनों का प्रहस्तन कार्य डीएलबी द्वारा किया जाता है। वे ऐसे परस्पर विरोधी दृष्टिकोण के साथ वीपीटी में कोयला यातायात कैसे आकर्षित कर रहे हैं।

- (ix) केन शुल्क को घाटशुल्क (घाटशुल्क को 4/— रूपए से 7/— रूपए और 7/— रूपए से 9/— रूपए तक बढ़ाने के दौरान) से अलग करने का कोई उल्लेख नहीं किया गया है। दोहरी वसूली के बारे में संदेह है।
- (x) 1 जुलाई, 99 को आयोजित संयुक्त सुनवाई के दौरान वीपीटी द्वारा विशेष स्पष्टीकरण के लिए उठाए गए मुद्दों के संदर्भ में वीपीटी का मुद्दा संख्या (i) और (vii) के लिए उत्तर 'मुआवजा' के सिद्धान्त के अनुरूप नहीं है। उनके उत्तर अविश्वसनीय हैं।
- (xi) टीएएमपी का स्थापना कार्य में निष्पक्षता और तेजी लाने के लिए की गई थी। यदि ऐसा है तो टीएएमपी के आदेश में 1992 के बाद की अवधि भी अवश्य शामिल होनी चाहिए। अन्यथा 1992 के बाद की अवधि के लिए टीएएमपी का निर्णय निष्प्रभावी हो जाएगा। इसके लिए आगे मुकदमा लड़ना पड़ेगा।

भारतीय खनिज उद्योग संघ

- (i) देश के लिए निर्यात अत्यंत आवश्यक है। यदि मैंगनीज़ अयस्क के निर्यात में कोई व्यवधान आता है, तो उसे पुनःस्थापित करना कठिन होगा।
- (ii) जहां तक परस्पर परिवर्तनीयता का संबंध है, वीपीटी ने 1986 में इसे अपने कार्यवृत्त में स्वीकार किया था। इससे पता चलता है कोई निश्चित मैंगनीज़ अयस्क मजदूर गैंग नहीं है।
- (iii) अलग-अलग कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभारों के बीच कुछ तुलनात्मकता होनी चाहिए।
- (iv) 'सेवा' और 'शुल्क' के बीच कुछ सुसंगतता होनी चाहिए, उच्चतम न्यायालय ने भी "मुआवजे" की बात की है।
- (v) हुकिंग केन कार्य का एक अभिन्न हिस्सा है। यदि कुछ अप्रचलित पत्तन पद्धतियां प्रतिकूल हैं, तब आधुनिक विकास के संदर्भ में अवधारणाएं अवश्य बदली जानी चाहिए।

मैसर्स एस.के. सारावागी एंड कं. (प्रा.) लिमिटेड

- (i) (क) ओएचएल/तटीय प्रहस्तन श्रमिकों (एसएचएल)/डीएलसी श्रमिकों के बीच परस्पर परिवर्तनीयता पूरी तरह बनी रही है। वीपीटी ने "प्रहस्तन प्रभारों" से "अधिशेष अर्जित किया है। निश्चित "सांकेतिक" मैंगनीज़ आयस्क गैंग का कोई प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।
- (ख) वीपीटी ने इसे टीएएमपी के मुद्दों के उत्तर में स्वीकार किया है। कृपया इस संबंध में उनकी टिप्पणियां देखें।

- (ii) (क) हुकिंग ब्रेन कार्य का एक हिस्सा है। 1986 से पूर्व की स्थिति के दौरान हुकमैन की मजदूरी ब्रेन शुल्क में शामिल होती थी (यह आज की तारीख में भी जारी है) और ब्रेन शुल्क घाटशुल्क में शामिल होता है। इसे देखते हुए इस कार्य के लिए अलग से मजदूर लगाने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।
- (ख) हुकमैन ब्रेन संचालन बल का एक हिस्सा होता है। वे ओएचएल या एसएचएल का हिस्सा नहीं होते।
- (ग) पत्तन की पद्धतियाँ केवल आज की स्थिति के अनुसार नहीं चल सकती। वर्ष 1986 से पूर्व की स्थितियों को भी देखा जाना चाहिए।
- (iii) 1986 की कार्यसूची टिप्पणी की प्रस्तावना पढ़ी जाए। उसमें अधिशेष मजदूरों का कोई उल्लेख नहीं किया गया है।
- (iv) 153/— रूपए प्रति मी.टन और 84/— रूपए प्रति मी.टन की गणना बोर्ड को उपलब्ध नहीं कराई गई थी। हो सकता है कि न्यायालय को दी गई हो। छूट प्रदान करने के संबंध में बोर्ड का कोई प्रस्ताव नहीं है। वे किस प्राधिकार से छूट दे रहे थे?
- (v) हम बार-बार "मजदूरी" के बारे में बातें क्यों करते हैं? उच्चतम न्यायालय के निर्णय की भावना "सेवा" के बारे में है। इस भावना की अवहेलना कैसे की जा सकती है?
- (vi) थर्मल कोयला प्रणाली कैसे तुलनीय नहीं है? अपनी कार्यसूची टिप्पणी में उन्होंने इसका आदर्श के रूप में उल्लेख किया है। जैसाकि एफआईएमआई का कहना है कि कोयला अधिक कीमती कार्गो है, तब यह कोयले के लिए कैसे कम हो सकता है?
- (vii) मजदूरों की मांग करना असंगत है। वीपीटी के अपने विवरण के अनुसार हमें मजदूरों की आवश्यकता नहीं है।
- (viii) "सांकेतिक" मैंगनीज अयस्क गैंग नाम का कहीं कोई उल्लेख नहीं है। कृपया टीएमपी के मुद्दों के कम संख्या 13 के उनके अपने उत्तर को देखें।
- (ix) (क) कृपया उच्चतम न्यायालय के निर्णय का अध्ययन करें। इसमें काफी गुंजाइश है।
- (ख) प्रणाली में परिवर्तन के संबंध में बैठक संबंधी वीपीटी की कार्यसूची टिप्पणियों को भी पढ़ा जाए। उसमें ऐसा आभास दिया गया है कि यह एक संयुक्त प्रभार है। यह "कोयला प्रणाली के समान" प्रणाली पर प्रभार होना चाहिए था। वीपीटी द्वारा न्यायालयों में लगातार यही रुख अपनाया गया।
- (x) इस परिवर्तन का उद्देश्य कुछ राहत प्रदान करना था। इसके विपरीत बोझ बढ़ा दिया गया है। कंपनी को प्रहस्तन पर सारा व्यय स्वयं अपने आप करना पड़ रहा है। इसके अलावा, उन्हें वीपीटी

को 30/- रुपए प्रति मी.टन का भुगतान करना पड़ता है। उच्चतम न्यायालय ने स्पष्ट तौर पर कहा था कि पत्तन को प्रहस्तन कार्य निर्यातक को सौंप देना चाहिए। यदि ऐसा होता, तब प्रहस्तन कार्य के लिए वीपीटी द्वारा कोई भी वसूली औचित्यपूर्ण नहीं है।

- (xi) उच्चतम न्यायालय के निर्देश के अंतर्गत टीएएमपी को वीपीटी द्वारा दी गई "सेवा" और उसके लिए उपयुक्त प्रभार क्या हो, का निर्धारण करना है।
- (xii) (क) वीपीटी ने स्वीकार किया है कि केवल दो ही सेवाएं हैं — झाड़ू लगाना और हुकिंग।
 (ख) झाड़ू लगाने का कार्य नहीं किया जाता — झाड़ू लगाना आवश्यक नहीं है।
 (ग) अब केवल हुकिंग बच जाता है। केवल एक हुकमैन की लागत अनुमत्य हो सकती है।
- (xiii) प्रणाली के परिवर्तन से पहले घाटशुल्क 7/- रुपए था। परिवर्तन के बाद यह 7/- रुपए बना रहा। यह मानना तर्कसंगत है कि इसके प्रतिकूल कोई सूचना न होने के कारण घाटशुल्क के सभी घटक वही बने रहे। दूसरे शब्दों में केन कार्य इसमें लगातार शामिल रहा।
- (xiv) (क) 'अधिशेष श्रमिक'/'निष्क्रिय मजूरी' अनावश्यक मुद्दे हैं। किसी भी हालत में अधिशेष की स्थिति नहीं है। वास्तव में ओएचएल की भारी कमी है।
 (ख) यह सही नहीं है कि डॉक क्षेत्र में प्राइवेट मजदूर प्रवेश नहीं कर सकते। यहां पर 1400 मजदूरों का प्राइवेट पूल है। प्राइवेट पूल से हुकमैन भी प्राइवेट हो सकते हैं। इसलिए, किसी भी तरह का बिखराव होने पर सफाई करने के लिए, यदि आवश्यक हो, हमारे प्राइवेट मजदूरों के गोदाम में जाने पर किसी को कोई आपत्ति कैसे हो सकती है?
 (ग) वास्तव में यातायात विभाग अतिरिक्त कार्य करने के लिए 300 व्यक्तियों का अतिरिक्त पूल रखता है। इसलिए, "अधिशेष" नहीं है बल्कि 'कमी' है। इसलिए, किसी भी प्रकार की "निष्क्रिय मजूरी" बिल्कुल नहीं है।
 (घ) हमारा मामला इस आधार—वाक्य पर आधारित है कि हमें मजदूरी की आवश्यकता नहीं है। हमें केवल सूचनाएं देनी होती हैं। ऐसे सैंकड़ों मामलों में एक या दो "मांग" हो सकती हैं। परंतु, इससे हमारा आधार समाप्त नहीं हो जाता।
- (xv) हमने कानूनी सलाह ली है। यह टीएएमपी के प्राधिकार में है कि वे पहले से ही लगाए गए प्रभारों को बदलने या रद्द करने के लिए 1992 से आगे के लिए भी कार्रवाई कर सकते हैं।
- (xvi) (क) वीपीटी के दरों के मान को पढ़ें—'प्रहस्तन प्रभारों' में 'उपस्कर किराया' शामिल है।
 (ख) वीपीटी ने कहा है कि 'प्रहस्तन प्रभार' में 'उपस्कर किराया' शामिल नहीं है। चूंकि, यह घाटशुल्क में शामिल हैं, अब वीपीटी यह कैसे कह सकता है कि टीएएमपी 'घाटशुल्क' को देखे?

- (ग) घाटशुल्क में क्रेन का शुल्क भी शामिल है।
- (घ) घाटशुल्क और प्रहस्तन प्रभार एक दूसरे से संबद्ध हैं।
- (ङ) 'बर्थ किराया' भी नजर में आता है। बर्थ किराए का 40 प्रतिशत क्रेन शुल्क के लिए है। दोहरी वसूली का भुगतान विरोधस्वरूप किया जा रहा है।
- (च) घाटशुल्क में मई, 1986 के बाद प्रदान नहीं किए गए छोटी लाइन रेलवे प्रणाली, भार लेने और क्रेन का प्रभार शामिल हैं। छूट/ब्याज के साथ वापसी करें।

मैसर्स राम बहादुर ठाकुर लिमिटेड

- (i) हम मैसर्स एस0के0 सारावागी एण्ड कं0 (प्रा0) लिमिटेड द्वारा किए गए सभी अनुरोधों का समर्थन करते हैं।
- (ii) यदि टीएमपी 1992-पश्च अवधि भी शामिल करता है तो हम अपनी रिट याचिका वापस ले लेंगे।

13. उपलब्ध रिकार्डों के आधार पर, इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित जानकारी की समग्रता के संदर्भ में और समग्र ध्यान देते हुए इस मामले के संगत मुद्दे अनवर्ती पैराग्राफों में उल्लिखित अनुसार विश्लेषित किए गए हैं। इस संबंध में, इस मामले के निपटारे के लिए उल्लिखित दस्तावेजों की सूची अनुबंध-1 के रूप में संलग्न है।

14. इस मामले की ब्यौरेवार जांच की गई है। विभिन्न पहलुओं/कार्यकलापों से संबंधित विभिन्न मुद्दे विचारार्थ सामने आए हैं। परंतु, मूलतः इस मामले का निर्णय उच्चतम न्यायालय के आदेश के सार और विषयवस्तु के संदर्भ में किया जाना होगा। जैसा उच्चतम न्यायालय द्वारा निर्देश दिया गया है, प्रशुल्क निर्धारण में सबसे महत्वपूर्ण विचार 'मुआवजे' का पहलू होगा, यह मानना होगा कि जो बात शामिल है वह 'सेवा' के लिए 'शुल्क' है और प्रयोक्ता पर 'कर' नहीं। दूसरे शब्दों में, प्रशुल्क को प्रदान की गई सेवा के लिए देखना होगा और उसे उसकी मात्रा और गुणवत्ता के अनुरूप पाया जाना होगा। जबकि अनुवर्ती पैराग्राफों में इस समीकरण पर ध्यान देने का प्रयास किया गया है, यह मानना होगा कि पत्तन की स्थिति में मुआवजे के सिद्धांत की सख्त व्याख्या संभव नहीं है। व्यावहारिकता के विभिन्न विचारों और अन्य असाध्य समस्याओं के संदर्भ में, आधारभूत वास्तविकताओं (विशेषकर श्रमिक और उसके प्रतिबंधित व्यवहार से संबंधित) को माना जाना होगा। उदाहरण के लिए, इस मामले में 'अयस्क प्रहस्तन' से संबंधित वीपीटी में स्थापित श्रमिक व्यवहारों का ध्यान रखना होगा। चूंकि, अयस्क के यातायात में घटबढ़ हो सकती है, वास्तविक रूप से अपेक्षित/तैनात श्रमिकों में भी व्यापक घटबढ़ हो सकती है। परंतु, पत्तन को यातायात में कतिपय प्रवृत्तियों के अनुसार कार्य करना होगा और शीर्ष प्रचालनों के संदर्भ में कतिपय स्तर पर श्रमिक बल को बनाए रखना होगा। इसका परिणाम कभी-कभी अधिशेष/निष्क्रिय श्रमिकों की मौजूदगी होगी। ऐसे अधिशेष/निष्क्रिय श्रमिकों की लागत को लागत परिकलनों

में शामिल करना होगा, यहां तक कि इसे सदैव 'मुआवजे' के सिद्धांत की सख्त व्याख्या की सीमा के भीतर नहीं देखी जा सकता।

15.1 वीपीटी ने दावा किया है कि 'मुआवजे' का सिद्धांत इस अर्थ में पूर्ण है कि 1986-पूर्व दर (35/- रुपए प्रति मी० टन) और 1986-पश्च दर (30/- रुपए प्रति मी० टन) दोनों में इस अर्थ में अत्यधिक आर्थिक सहायता शामिल है कि वास्तविक लागतें कमशः 153/- रुपए प्रति मी० टन और 84/- रुपए प्रति मी० टन थी। इस प्राधिकरण के कहने पर इन परिकलनों के ब्यौरे पुराने रिकार्डों से निकाले गए थे। परंतु, सच्चाई यह है कि उनकी सूचना न्यासी मंडल को नहीं दी गई थी। अगर यह भी मान लिया जाए कि स्थापित व्यवहार पत्तन न्यास से लागत परिकलनों के ऐसे ब्यौरे की सूचना न्यासी मंडल को देने की अपेक्षा नहीं करता, यह उल्लेखनीय है कि बोर्ड को आर्थिक सहायता पहलू की सूचना तक नहीं दी गई थी। इस दशा में यह स्पष्ट नहीं है कि किसने, किस प्राधिकार पर और किस आधार पर प्रशुल्क घटाकर 35/- रुपए प्रति मी० टन और उसके बाद 30/- रुपए प्रति मी० टन कर दिया। अगर इसे छूट के मामले के रूप में प्रत्याशित किया जाता है तो किसी भी दर पर उसके लिए स्पष्टता कोई प्राधिकार नहीं है, ऐसी छूट के क्षेत्राधिकार का वर्णन नहीं किया गया है। यह वास्तव में असाधारण है और इस अर्थ में यह मामले की असाधारण विशेषता है। परंतु, इस मामले में हमारे द्वारा अपनाई गई संवीक्षा की विधि के लिए अंतिम विश्लेषण में यह पहलू बहुत संगत नहीं हो सकता।

15.2 मैसर्स सारावागी एण्ड कंपनी (प्रा.) लिमिटेड ने दावा किया है कि सभी कार्गो के प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा आपूरित श्रमिकों के लिए प्रहस्तन प्रभारों से आय संगत अवधि के दौरान पत्तन द्वारा 'हम्माल' श्रमिकों पर किए गए व्यय से अधिक थी, जो इस तथ्य का संकेतक थी कि निष्क्रिय श्रमिकों का कोई अधिशेष नहीं था। पत्तन से कम से कम पूर्णता में यह सूचना प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था, यदि बाह्य पत्तन और भीतरी पत्तन के संबंध में पृथक आंकड़े तत्काल उपलब्ध नहीं थे। जबकि, पत्तन ने इस स्रोत से आय 1.92 करोड़ रुपए और जमा में धारित 0.63 करोड़ रुपए की जानकारी दी, उन्होंने कहा कि व्यय का आंकड़ा देना व्यवहार्य नहीं होगा क्योंकि यह कई लेखा शीर्षों में विस्तारित है। इस सूचना के अभाव में प्राधिकरण के लिए मैसर्स सारावागी एण्ड कं० (प्रा०) लिमिटेड द्वारा इस दावे कि अधिशेष अथवा निष्क्रिय श्रमिक नहीं थे, की सत्यता स्वीकार करना संभव नहीं है। फिर भी, इस मामले में हमारे द्वारा अपनाई गई संवीक्षा की विधि के लिए अंतिम विश्लेषण में यह बहुत संगत मामला नहीं रहा है।

16. बहस में मैंगनीज अयस्क और थर्मल कोयले के प्रहस्तन के बीच वीपीटी द्वारा अपनाए गए विभेदपूर्ण दृष्टिकोण के बारे में एक मुद्दा उठाया गया। मैसर्स एस०के० सारावागी एण्ड कं० (प्रा०) लिमिटेड ने यह तर्क दिया कि दोनों मामलों में शामिल प्रचालन बिल्कुल समान हैं, परंतु आश्चर्यजनक रूप से लगाया गया प्रहस्तन प्रभार बहुत भिन्न है, जबकि यह मैंगनीज अयस्क के लिए 30/- रुपए प्रति मी० टन है और थर्मल कोयले के लिए मात्र 2/- रुपए प्रति मी० टन है। वीपीटी ने इस तर्क के साथ कि पत्तन का प्रशुल्क "जिसे यातायात सहन कर सकता है" उसके आधार पर होता है, इसका स्पष्टीकरण मांगा है। इस तर्क को एफआईएमआई और मैसर्स

सारावागी एण्ड कं० (प्रा०) लिमिटेड द्वारा इस तर्क के साथ कि अधिक मूल्यवान होने के कारण थर्मल कोयला तब उच्च प्रशुल्क के योग्य होगा, खंडन किया गया है। वीपीटी इस आधार पर कि दोनों कार्गो का प्रहस्तन बिल्कुल तुलनीय नहीं है और किसी भी मामले में उच्चतम न्यायालय का आदेश थर्मल कोयले के साथ बिल्कुल कोई तुलना नहीं करता, थर्मल कोयले से संबंधित कोई लागत—निर्धारण ब्यौरा देने पर बिल्कुल अनिच्छुक रहा है। वीपीटी के इस कारण की संवीक्षा नहीं की जा सकती, जैसाकि वर्ष 1986 में बोर्ड के लिए अपनी कार्यसूची टिप्पणी में मैसर्स सारावागी एण्ड कं० (प्रा०) लिमिटेड द्वारा बल दिया गया है, वीपीटी ने स्वयं प्रहस्तन प्रणाली में परिवर्तन लागू करने का प्रस्ताव करते समय कोयले का उदाहरण दिया था। चाहे कुछ भी हो, यह नहीं माना जा सकता कि दोनों कार्गो के प्रहस्तन प्रभारों में इतनी भिन्नता के लिए हिसाब रखना उचित नहीं होगा, जब शामिल प्रचालन बिल्कुल समान हैं। वीपीटी ने अन्य पत्तनों से यातायात के लिए प्रतिस्पर्धा के कारण (थर्मल) कोयला प्रहस्तन प्रभारों के लिए आर्थिक सहायता की आवश्यकता का उल्लेख करते हुए इस विसंगति की सीमा को कम करने की मांग की है। यहां तक कि अगर ऐसी आर्थिक सहायता की आवश्यकता मान भी ली जाए, फिर भी लागत के ब्यौरे से सत्यापन योग्य औचित्य के अभाव में 28/— रूपए प्रति मी०टन का अंतर उचित आंकड़ा नहीं माना जा सकता। फिर भी, उपर पैराग्राफ (2) में यथावर्णित 'छूट' के बारे में वीपीटी के दावे के मामले में जैसा है, इस मामले में हमारे द्वारा अपनाई गई संवीक्षा की विधि के अंतिम विश्लेषण में यह पहलू बहुत संगत नहीं हो सकता।

17. इस मामले को नियंत्रित करने वाली परिस्थितियों में सबसे अधिक महत्वपूर्ण पहलू श्रमिकों की तैनाती से संबंधित होगा। यह देखा जाना होगा कि क्या इस मामले में श्रमिक लागत के परिकलन के लिए वीपीटी द्वारा अपनाई गई प्रणाली उचित और स्वीकार्य है या नहीं। वस्तुतः, विशेष रूप में मैंगनीज अयस्क के प्रहस्तन के लिए कोई श्रमिक दल नहीं है। इसके विपरीत, एक साझा 'अयस्क प्रहस्तन श्रमिक' (ओएचएल) हैं। अगर ऐसा है, तब अयस्क प्रहस्तन श्रमिकों की पूर्ण लागत केवल मैंगनीज अयस्क के नामे क्यों डाली जानी चाहिए? वर्ष 1976 में यांत्रिक अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (एमओएचपी) की संस्थापना के पूर्व अयस्क प्रहस्तन श्रमिक में लौह—अयस्क भी शामिल था। इस तथ्य को देखते हुए, लौह अयस्क को अयस्क प्रहस्तन श्रमिक लागत का एक हिस्सा मानने से कैसे छोड़ा जा सकता है? वीपीटी अयस्क प्रहस्तन श्रमिक की लागत की भागीदारी करने से लौह अयस्क को छोड़ने के पीछे का तर्क स्पष्ट करने में सक्षम नहीं है, उसने यह कहा है कि यांत्रिक अयस्क प्रहस्तन संयंत्र की संस्थापना के बाद अयस्क प्रहस्तन श्रमिक की कोई लागत लौह अयस्क को समनुदेशित नहीं की गई है। इस तर्क का औचित्य सरलतापूर्वक गोचर नहीं है। अगर प्रहस्तन के यंत्रीकरण के बाद लौह अयस्क से श्रमिक लागत निकाल दी गई थी, तो उस समय मैंगनीज अयस्क के मामले में समान दृष्टिकोण क्यों नहीं अपनाया गया था, जब 'प्रहस्तन' का उत्तरदायित्व प्रणाली में वर्ष 1986 के परिवर्तन के बाद निर्यातकर्ता द्वारा अधिग्रहीत किया गया था?

18. आदर्शतः, वीपीटी में लौह अयस्क अथवा मैंगनीज अयस्क के मामले में कार्गो के प्रहस्तन की प्रणाली में परिवर्तन के कारण अधिशेष हुए श्रमिक की लागत को ऊपरि व्यय के भाग के रूप में (सीमाशुल्क के विचार के लिए पूर्णतः अस्वीकृत नहीं किया गया है) पत्तन द्वारा प्रहस्तन किए गए संपूर्ण कार्गो के लिए लागू किया जाना चाहिए। तथापि, श्रमिक व्यवहार की आधारभूत वास्तविकताओं और इस तथ्य कि लौह अयस्क सहित सभी अयस्कों के प्रहस्तन के लिए अयस्क प्रहस्तन श्रमिक थे, को देखते हुए हमारी राय में, इस मामले में सभी अयस्कों (लौह अयस्क सहित) के लिए साझे तौर पर अयस्क प्रहस्तन श्रमिक की लागत मानना तर्कसंगत और उचित होगा।

19. श्रमिक लागत के संबंधित भाग के निर्धारण का सबसे अधिक उचित तरीका निम्नानुसार होगा:

- (i) श्रमिकों की कुल संख्या (—) तट प्रहस्तन श्रमिक = अयस्क प्रहस्तन श्रमिक (सकल)।
- (ii) अयस्क प्रहस्तन श्रमिक (सकल) (—) अन्तर-परिवर्तनीय श्रमिक = अयस्क प्रहस्तन श्रमिक (निवल)
- (iii) अयस्क प्रहस्तन श्रमिक (निवल) (—) किसी विशेष अयस्क के लिए तैनात श्रमिक = अधिशेष श्रमिक
- (iv) किसी विशेष अयस्क के लिए तैनात श्रमिक लागत तैनाती की अवधि के लिए संबंधित अयस्क पर पूर्णतः प्रभार होगा और वर्ष की शेष अवधि के लिए उसकी लागत ऊपर (iii) में अधिशेष श्रमिक की लागत में जोड़ी जाएगी।
- (v) 'अधिशेष' श्रमिक की लागत को पूर्ण वर्ष के लिए संपूर्ण अयस्क यातायात पर लागू करना होगा।

20.1 चूंकि, इस मामले में हम पिछली अवधियों (अर्थात् 1986-92 और संभवतः 1992-99) पर कार्यवाही कर रहे हैं, हमें इस मॉडल का प्रयोग करने में पश्च-दृष्टि का लाभ है। ऐसा होने पर हमें "मानवदिवसों" के आधार पर कार्य करने का लाभ हो सकता है 'श्रमिकों की संख्या' पर नहीं। अगर हमें 'श्रमिकों की संख्या' द्वारा कार्य करना है तो हमें 'शीर्ष आवश्यकता' को मानना होगा, जो संबंधित अयस्क पर प्रभार में वृद्धि कर देगा। इस समस्या को दूर करने के लिए हम रिकार्ड में उपलब्ध 'वास्तविक राशि' के संदर्भ में "मानवदिवसों" के आधार पर कार्य कर सकते हैं। यह दृष्टिकोण उच्चतम न्यायालय द्वारा निर्धारित मुआवजे के सिद्धांत के समीप होगा।

20.2 उच्चतम न्यायालय ने हमें वर्ष 1986-92 की अवधि के लिए मामला निपटाने का निर्देश दिया है। परंतु, 1992-पश्च अवधि के लिए भी वही समस्या मौजूद रहती है, जिसके लिए संबंधित पार्टियों ने आंध्रप्रदेश उच्च न्यायालय में पृथक् याचिका दाखिल की है। यह मामला इस समय निष्क्रिय पड़ा हुआ है। इसके वर्ष 1986-92 की अवधि से संबंधित निर्णय के बाद पुनरुज्जीवित होने का अनुमान है। हमारी राय में, वर्ष 1986-92 की अवधि के लिए अपनाए जाने के लिए अनुशंसित मॉडल का प्रयोग सरलतापूर्वक वर्ष 1992-99 की अवधि के लिए भी किया जा सकता है, क्योंकि वहां भी पश्च-दृष्टि का लाभ समान रूप से उपलब्ध होगा। केवल 1992-पश्च

अवधि के लिए हमें दिए जाने वाले आदेश के अभाव में इस प्राधिकरण के लिए उसके हेतु कोई आदेश पारित करना उपयुक्त नहीं होगा। ऐसा होने पर केवल यह सुझाव दिया जाता है कि वर्ष 1992-99 की अवधि के लिए विवाद को भी इस मामले के समान 1999 तक अद्यतन आंकड़ों के संदर्भ में निपटाया जा सकता है।

20.3 इस समस्या के 1999-पश्च अवधि में भी मौजूद रहने की संभावना है। परंतु, उस संदर्भ में इस मामले में अपनाने के लिए अनुशंसित मॉडल इस कारण से उपयोगी नहीं होगा कि "पश्च-दृष्टि" का लाभ उपलब्ध नहीं होगा। दूसरे शब्दों में, हम "मानवदिवसों" के आधार पर कार्य नहीं कर सकते, हमें "श्रमिकों की संख्या" के आधार पर कार्य करना होगा, जो दृष्टिकोण के आधार को ही परिवर्तित कर देगा। परंतु 1999-पश्च की समस्या के अधिक जटिल होने की संभावना नहीं है, क्योंकि 'अधिशेष' आंकड़ा श्रमिकों की कुल संख्या में तीव्र गिरावट के फलस्वरूप मानकीय होगा। यह वीपीटी के लिए उपयुक्त समायोजनों का आदेश देना सरल बना देगा। वीपीटी के लिए इस स्थिति को स्वीकार करना भी अब संभव होगा कि मैंगनीज अयस्क के प्रहस्तन के लिए निर्यातकर्ता द्वारा अधिक श्रमिकों की अपेक्षा नहीं होगी। इसके फलस्वरूप, वीपीटी और/अथवा संबंधित पार्टियों के लिए प्रशुल्क के संभावित निर्धारण के लिए नया फार्मूला लाना संभव होना चाहिए। तदनुसार, प्राधिकरण प्रस्ताव आमंत्रित करना चाहेगा। तब तक संभवतः हमारे मॉडल (वर्ष 1999 तक अद्यतन) के अनुसार निकाली गई 'वास्तविक राशि' का औसत अपनाया जा सकता है।

21. जैसाकि ऊपर सुझाव दिया गया है, समस्या के मूल को हल किया जा सकता है। फिर भी, प्राधिकरण के लिए इस परिप्रेक्ष्य में विचार के लिए उठाए गए कुछ अन्य मुद्दों पर ध्यान देना आवश्यक होगा। कुछ अधिक महत्वपूर्ण मुद्दों की चर्चा यहां इसके बाद की गई है:-

(i) क्या वीपीटी के लिए अनेक अलग-अलग "गैंग" रखना आवश्यक है?

वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि अयस्क-वार कोई समर्पित गैंग नहीं है। इसलिए, अंततः माने जाने योग्य केवल दो मुख्य श्रेणियां हैं - डी.एल.बी. श्रमिक, जो वास्तव में पत्तन न्यास श्रमिक नहीं हैं, के अतिरिक्त अयस्क प्रहस्तन श्रमिक और तट प्रहस्तन श्रमिक। अयस्क प्रहस्तन श्रमिक की संख्या अब तक घटकर 100 से कम हो गई बताई जाती है। ऐसा होने पर अधिक युक्तिपूर्ण कार्य के संवर्धन हेतु इस प्राधिकरण के लिए अयस्क प्रहस्तन श्रमिक और तट-प्रहस्तन श्रमिक के विलयन जैसे मुद्दों के ब्यौरों पर गौर करने की वास्तविक रूप से आवश्यकता नहीं है। इसे एक समय-सीमा के भीतर वीपीटी के अपने विवेक पर निपटाने के लिए छोड़ा जा सकता है।

(ii) वीपीटी "अधिशेष श्रमिक" की समस्या की बात कैसे कर सकता है, जब वास्तविक रूप में निजी पूल के श्रमिकों का बड़ा बेड़ा मौजूद है?

वीपीटी का अधिशेष श्रमिक की समस्या का संदर्भ वर्ष 1986-92 की अवधि से संबंधित है, जब कोई 'प्राइवेट पूल' विद्यमान नहीं था। प्राइवेट पूल वर्ष 1994 में किसी समय स्थापित हुआ था। इसलिए, इस मामले के प्रयोजन के लिए, इसका संदर्भ देना बिल्कुल भी संगत नहीं होगा।

किसी भी मामले में 'प्राइवेट पूल' पत्तन न्यास द्वारा नहीं रखा जाता। यह कुछ जहाजी कुलियों द्वारा अनुरक्षित और प्रचालित पूल है।

(iii) वीपीटी ने श्रमिकों को मांगे जाने के बारे में बात कही है, जबकि वास्तव में निर्यातकर्ता द्वारा श्रमिकों की अपेक्षा नहीं थी और इसलिए किसी श्रमिक की मांग नहीं की गई थी

वीपीटी ने न्यायालय में कार्यवाही के दौरान इस मुद्दे को नहीं उठाया। इस मुद्दे को केवल हमारे मामले में कार्यवाही के दौरान उठाया गया है।

यह मैसर्स सारावागी एण्ड कं० (प्रा०) लिमिटेड से संबंधित मामला है कि किसी श्रमिक की तैनाती की अपेक्षा नहीं थी, क्योंकि सब कुछ उनके द्वारा किया जाना था। वीपीटी द्वारा वास्तव में कोई श्रमिक किसी भी दर पर तैनात नहीं किया गया था, यहां तक कि अगर तैनात भी किया गया तो कार्यस्थल पर कोई श्रमिक उपस्थित नहीं हुआ। इसके खण्डन में वीपीटी ने यह दर्शाने के लिए कि ऐसे 'प्रहस्तन' प्रयोजनों के लिए श्रमिक 'मांगने' की हर जगह सामान्य पद्धति है, अन्य पत्तनों का उदाहरण दिया है। वीपीटी ने मैसर्स सारावागी एण्ड कं० (प्रा०) लिमिटेड से अथवा उनकी ओर से प्राप्त ऐसे कुछ मांगपत्रों की प्रतियों को भी प्रस्तुत किया है। आवेदक कंपनी ने ऐसी कई सौ मांगों में कुछ ऐसे मांगपत्र कोई मुद्दा सिद्ध नहीं कर सकते, के दावे को खारिज करने की मांग की है, प्रहस्तन एजेंट द्वारा वास्तविक भूल का मामला हो सकता है। प्राधिकरण के लिए ऐसे सहज अस्वीकरण को स्वीकार करना और वीपीटी द्वारा प्रस्तुत विशिष्ट लेखबद्ध साक्ष्य को अलग रखना सरल नहीं हो सकता। यह भी ध्यान में रखना होगा कि मैसर्स सारावागी एण्ड कं० (प्रा०) लिमिटेड ने ऐसे (कथित रूप से) श्रमिकों के 'अनिवार्य और अवांछित तैनाती' के विरुद्ध कोई आपत्ति नहीं उठाई अथवा विरोध प्रकट नहीं किया था। एक दशक से भी अधिक समय के बाद वे ऐसे मामले को पुनः खोलने की मांग नहीं कर सकते, जिसका विपरीत रूप से विशिष्ट लेखबद्ध साक्ष्य की अवहेलना करते हुए सरलतापूर्वक सत्यापन नहीं किया जा सकता।

इस परिप्रेक्ष्य में, यह भी उल्लेखनीय है कि वीपीटी अपने पुराने रिकार्ड से वर्षवार, अयस्कवार, 'वास्तविक तैनाती' के आंकड़े प्रस्तुत कर पाया है। उपर वर्णित परिस्थितियों में और वीपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना को देखते हुए शेष सुविधा वीपीटी के दावे को स्वीकार करने के पक्ष में विहित प्रतीत होगी। इसी आधार पर ऊपर सुझाव दिया गया 'मॉडल' प्रतिपादित किया गया है।

(iv) प्रशुल्क की विभिन्न मदों में काफी अस्पष्टता और अति-व्याप्ति है, जो एक ही मद के लिए दुगुने अथवा यहां तक कि तिगुने प्रभार के बारे में संदेह उत्पन्न करती है

यहां सदर्थ 'क्रेन शुल्क' के बारे में है। इसे तीन विभिन्न मदों में आना प्रदर्शित किया गया है —

(क) 'प्रहस्तन प्रभार' में उपस्कर किराया (क्रेन शुल्क सहित) शामिल है।

(ख) घाटशुल्क में भी क्रेन शुल्क का घटक विहित है, और

(ग) बर्थ किराया प्रभार का 40 प्रतिशत केन शुल्क के लिए माना गया है

(क) यह सत्य है कि जैसा दरों के मान में सम्मिलित है 'ग्रहस्तन प्रभार' में उपस्कर किराया शामिल है। परंतु प्रविष्टि यह भी निर्दिष्ट करती है कि यातायात प्रबंधक यह निर्णय करेगा कि संदर्भाधीन अयस्क के 'ग्रहस्तन' के लिए किस उपस्कर की आवश्यकता होगी। इस परिप्रेक्ष्य में वीपीटी ने यह तर्क दिया है कि केन को बर्थ का एक अभिन्न भाग माना गया है, इसमें संदेह नहीं कि मैगनीज अयस्क के ग्रहस्तन के लिए केन की अपेक्षा होती है, यातायात प्रबंधक का विवेकाधीन निर्णय इस मामले में बिल्कुल अपेक्षित नहीं है और इसलिए 'क्रेन शुल्क' को मैगनीज अयस्क के लिए "ग्रहस्तन प्रभार" का भाग कभी नहीं माना गया है।

(ख) क्रेन शुल्क का घटक शामिल करते हुए घाटशुल्क के बारे में अवलोकन वर्ष 1971 से मौजूद 4/— रुपए प्रति मी०टन के प्रभार से संबंधित ब्यौरे के संदर्भ में किया गया है। यहां यह उल्लेखनीय है कि दरों का मान इस आंकड़े का घटकवार ब्यौरा नहीं देता। परंतु आंकड़ों को निर्दिष्ट करते हुए पत्तन का एक आंतरिक पत्र था जिसमें क्रेन शुल्क शामिल था। तत्पश्चात्, वर्ष 1985 में घाटशुल्क को 4/— रुपए प्रति मी० टन से बढ़ाकर 7/— रुपए प्रति मी० टन कर दिया गया था। यहां पुनः दरों के मान में घटकवार आंकड़ा इंगित नहीं किया गया था और महत्वपूर्ण रूप से पहले के समान आंतरिक पत्र दुबारा नहीं भेजा गया था। वर्ष 1986 में लागू ग्रहस्तन प्रणाली में परिवर्तन के पश्चात् वर्ष 1992 में एक और संशोधन किया गया था, जब घाटशुल्क 7/— रुपए प्रति मी०टन से बढ़ाकर 9/— रुपए प्रति मी०टन और पुनः 1995 में बढ़ाकर 9.90 रुपए प्रति मी०टन कर दिया गया था। इन अवसरों पर पुनः यह दर्शाने के लिए कि केन शुल्क शामिल किया गया था, लागतों का विश्लेषण निर्दिष्ट करते हुए कोई आंतरिक पत्र नहीं था। जबकि, वीपीटी अपने इस दावे पर कि यथाअधिसूचित घाटशुल्क उचित था और 'क्रेन शुल्क' अब घाटशुल्क का भाग नहीं था, को पुष्ट करने के लिए इस तथ्य का लाभ उठाने की मांग कर सकता है, यह भी मानना होगा कि इस आशय कि 'क्रेन शुल्क' घाटशुल्क का हिस्सा नहीं रहेगा (अर्थात् पूर्व व्यवस्था, जब घाटशुल्क 4/— रुपए प्रति मी०टन नियत किया गया था, को समाप्त करने के बारे में विशिष्ट विवरण) वीपीटी के शुल्क अथवा आंतरिक पत्र में कोई विशिष्ट उल्लेख नहीं था। इस अर्थ में इस मुद्दे पर संदेह का तत्त्व मौजूद रहना कहा जा सकता है, जिसकी अंतिम निपटान के लिए आगे जांच करने की आवश्यकता होगी। इस प्राधिकरण के लिए वीपीटी के इस दावे कि "घाटशुल्क" इस मामले से संबंधित मुद्दा नहीं है, क्योंकि न तो मैसर्स सारावागी एण्ड कं. (प्रा०) लिमिटेड और मैसर्स रामबहादुर ठाकुर लिमिटेड (आरबीटी) ने न्यायालय में घाटशुल्क की वापसी का तर्क दिया और न ही घाटशुल्क को शामिल करते हुए न्यायालय ने कोई आदेश पारित किया था, के कारण ऐसा करना संभव नहीं हुआ है। महत्वपूर्ण रूप से, यहां तक कि जब टीएएमपी ने विशेष रूप से घाटशुल्क पर जानकारी मांगी, वीपीटी ने इस आधार पर ब्यौरा प्रकट करने से मना कर दिया कि टीएएमपी इस

मामले के भाग के रूप में इस मुद्दे पर गौर नहीं कर सकता। हमारे पास ऐसी सूचना को प्रस्तुत करने हेतु बाध्य करने की कोई शक्ति नहीं है।

- (ग) यह सत्य है कि बर्थ किराया प्रभार के 40 प्रतिशत में 'क्रैन शुल्क' शामिल है। परंतु 'प्रहस्तन प्रभार' और 'घाटशुल्क' के संबंध में ऊपर जो कहा गया है, को देखते हुए इसे अंतिम रूप से स्थापित नहीं कहा जा सकता कि 'क्रैन शुल्क' से संबंधित प्रशुल्क की कोई अतिव्याप्ति थी।

यहां इस मुद्दे पर बल देता संगत होगा कि इस मामले में पूरा विवाद 'प्रहस्तन प्रभार' के बारे में है, जो जैसा पहले कहा गया है श्रमिकोन्मुखी है। 'क्रैन शुल्क' का घटक इसलिए प्रवेश कर गया है, क्योंकि उपस्कर किराए के बारे में प्रविष्टि 'प्रहस्तन प्रभार' में शामिल की गई है। परंतु जैसा उपर (क) में स्पष्ट किया गया है, यह नहीं कहा जा सकता कि मैगनीज अयस्क के मामले में "प्रहस्तन प्रभार" में वास्तव में 'क्रैन शुल्क' शामिल है। इसे देखते हुए, इस मामले में हमारे द्वारा अपनाई गई संवीक्षा की विधि के अंतिम विश्लेषण में इस मामले पर पूरा विवाद तर्कसंगत नहीं है। इस स्थिति के प्रति बिना पूर्वाग्रह के यह दोहराया जा सकता है कि इस पैराग्राफ में ऊपर जैसा कहा गया है, 'घाटशुल्क' के घटकों के बारे में संक्षिप्त स्थिति अस्पष्ट है और वीपीटी के लिए इस मामले की जांच करना और किसी भी अस्पष्टता को दूर करने के लिए आवश्यक उपचारात्मक कार्रवाई करना आवश्यक होगा।

x

- (v) क्या छोटी लाइन रेलवे प्रणाली के हटाए जाने के कारण घाटशुल्क से कोई वापसी देय है?
- वीपीटी के आंतरिक पत्र के अनुसार वर्ष 1971 से मौजूद मैगनीज अयस्क पर 4/- रुपये प्रति मी0टन के 'घाटशुल्क' में छोटी लाइन रेलवे प्रणाली, भार लेने और क्रैन प्रभार के लिए 1.78 रुपये का घटक शामिल था, और अगर उस प्रणाली का प्रयोग नहीं किया गया था तो जैसा प्रशुल्क में प्रदान किया गया था, 1.78 रुपये प्रति मी0टन की छूट दी जानी थी। जब 'घाटशुल्क' को वर्ष 1985 में 7/- रुपये प्रति मी0 टन बढ़ाया गया था, छूट को भी 1.80 रुपये प्रति मी0टन संशोधित किया गया था। छोटी लाइन रेलवे प्रणाली को मई, 1986 से हटाए जाने के बाद घाटशुल्क की दर 7/- रुपये प्रति मी0टन जारी रखी गई और उसे घटाया नहीं गया था। मैसर्स सारावगी एण्ड कं0 (प्रा0) लिमिटेड ने तर्क दिया है कि वे मई, 1986 के बाद की अवधि के लिए घाटशुल्क में वापसी/छूट के हकदार हैं, जब छोटी लाइन की प्रणाली हटा दी गई थी। वीपीटी ने इस मुद्दे का यह कहते हुए विरोध किया है कि यह इन कार्यवाहियों की सीमा से बाहर है, क्योंकि इसका उल्लेख न्यायालय के आदेशों में नहीं किया गया है। जैसाकि ऊपर सुझाव दिया गया है, यहां पुनः वीपीटी मामले की जांच कर और आवश्यक उपचारात्मक कार्रवाई कर सकता है।

x

उपलब्ध सूचना के आधार पर, यह नहीं कहा जा सकता कि इस कारण मैसर्स सारावगी एंड कं0 की वापसी की मांग अंतिम रूप से निश्चित हो गई है अथवा मना कर दी गई है।

(vi) 'हुकिंग' क्रेन कार्य का भाग है और इसलिए 'हुकमैन' की तैनाती के लिए कोई पृथक बिलिंग नहीं होगी

वीपीटी ने इस दावे का घोर विरोध किया। उन्होंने अपने दावे के समर्थन में अन्य पत्तनों में पद्धतियों का उल्लेख किया है कि 'हुकिंग' 'क्रेन कार्य' का भाग नहीं है। वीपीटी के अनुसार, केवल 'क्रेनचालक' ही 'क्रेन कार्य' में शामिल हैं 'हुकमैन' नहीं। इस आशय के समर्थन में वीपीटी ने बिलों का प्रतियां प्रस्तुत की हैं, जिसमें वे 'प्रहस्तन श्रमिक' के भाग के रूप में 'हुकमैन' के लिए पृथक बिल देते रहे हैं। इस लेखबद्ध साक्ष्य को देखते हुए मैसर्स सारावगी एण्ड कं० (प्रा०) लिमिटेड की ओर से मात्र यह प्रमाण कि "हुकमैन" 'क्रेन कार्य' का एक भाग है, इस मामले का निर्णय करने के प्रयोजन के लिए स्वीकार नहीं किया जा सकता।

(vii) वीपीटी द्वारा प्रदान की गई 'सेवा' क्या है, जिसके लिए वे यह प्रशुल्क लगा रहे हैं वीपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर और ऊपर दिए गए विश्लेषण के अधीन यह कहा जा सकता है कि वीपीटी निम्नलिखित सेवाएं प्रदान करता है:—

- (क) गोदामों और भूखण्ड का आबंटन;
- (ख) गोदामों और घाट पर बिखरी हुई वस्तुओं की सफाई के लिए श्रमिकों की व्यवस्था;
- (ग) घाट पर स्लिगिंग गैंग की व्यवस्था करना; और
- (घ) 'स्लिंग' को लटकाने के लिए 'हुकमैन' की व्यवस्था करना।

(viii) क्या वीपीटी के लिए किसी निर्यातकर्ता की अभिरक्षा में गोदाम/भूखण्ड/स्टैक में बिखरी वस्तुओं के बारे में ध्यान रखना आवश्यक है?

यह तथ्य कि गोदाम/भूखण्ड /स्टैक आवेदकों की अभिरक्षा में था, पर विवाद नहीं किया जा सकता। परंतु, पूर्ण स्वामित्व और पट्टाधारित अभिरक्षा के बीच भेद का महत्व माना जाना होगा। इतना ही महत्वपूर्ण वीपीटी का पर्यावरणीय विचारों पर उत्तरदायित्व है, जिसे ध्यान में रखा जाना होगा। ऐसा होते हुए, इस मामले पर पत्तन की चिंता मानी जानी होगी, यहां तक कि अगर नाममात्र का बिखराव हो (अथवा बिल्कुल बिखराव नहीं हो)। इसके अतिरिक्त, इस प्रयोजन के लिए "छोटा गैंग" को मानने की अपेक्षा करते हुए प्रतिबंधात्मक श्रमिक व्यवहार को भी पूर्व-प्रभाव से नहीं नकारा जा सकता। इस मामले में, इस प्राधिकरण द्वारा सुझाव दी गई पुनः व्यवस्था के परिप्रेक्ष्य में संभवतः प्रत्याशित विचार पर आवेदक और वीपीटी के बीच बिखरी हुई वस्तुओं की सफाई के लिए उत्तरदायित्व पूर्ववर्ती को सौंपने का समझौता हो सकता है।

(ix) केवल मैगनीज अयस्क के लिए 'बिखराव' क्यों संगत है, जब थर्मल कोयले के मामले में बिखराव की सफाई के लिए कोई श्रमिक तैनात नहीं किया गया है?

वीपीटी द्वारा इस मुद्दे को पर्याप्त रूप से शामिल किया जाना कहा जा सकता है। जैसा वीपीटी द्वारा सूचित किया गया है, इन दोनों कार्गो के प्रहस्तन में कोई मूल भेद नहीं है। दोनों मामले में स्लिंग गैंग प्रदान किए जाते हैं। केवल मैगनीज अयस्क के मामले के समान थर्मल कोयले के प्रहस्तन के लिए गोदाम में निजी श्रमिकों को लगाया जाता है।

(x) प्रणाली में वर्ष 1986 के परिवर्तन का अभिप्राय पोतवणिक को राहत प्रदान करना था, जबकि वास्तव में ठीक इसके विपरीत प्राप्त किया गया था

इस मुद्दे को इस विश्लेषण के कुछ पहले के पैराग्राफों में शामिल किया जा चुका है। कुछ अस्पष्टताओं को छोड़कर, जिनकी (संभावित) उपचारात्मक कार्रवाई के लिए वीपीटी द्वारा आगे जांच की अपेक्षा थी, असहमति के अन्य मुद्दे दृढ़तापूर्वक और आधारभूत वास्तविकताओं द्वारा हल किए गए प्रतीत होते हैं, जिन्हें वीपीटी को अनिवार्यतः मानना होगा।

जैसा भी हो, यह उल्लेखनीय है कि 1986-पूर्व के गैंग की 1+15 की संख्या घटाकर 1986-पश्च अवधि में 1+6 कर दी गई थी। जैसाकि वीपीटी द्वारा बल दिया गया है, बदली हुई स्थिति में पोतवणिकों को भी वर्धित उत्पादकता का लाभ दिया गया था।

(xi) पत्तन अधिशेष श्रमिकों की बात क्यों कर रहा है, जब उच्चतम न्यायालय के आदेश की भावना 'मुआवजे' के बारे में है? पत्तन की ऐसी समस्याओं को मानना पोतवणिकों का उत्तरदायित्व नहीं है

जैसाकि इस विश्लेषण में पूर्ववर्ती पैराग्राफों में चर्चा की गई है, यह मानना होगा कि पत्तन की स्थिति में मुआवजे के सिद्धांत की सख्त व्याख्या संभव नहीं है। विभिन्न व्यावहारिक बातों, उनकी असाध्य समस्याओं और मूल वास्तविकताओं (विशेषकर श्रमिकों और उसके प्रतिबंधात्मक व्यवहारों से संबंधित) को मानना होगा। इस मामले में जब 1986 का परिवर्तन लागू किया गया था, उस समय वीपीटी और श्रमिकों के बीच 'कोई छंटनी नहीं' खण्ड के साथ एक करार था। इस कठोर और वास्तविक तथ्य को पूर्व-प्रभाव से पूर्णतः कैसे नकारा जा सकता है?

22.1 परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों को देखते हुए, हम नियोजित 'मानव दिवसों' के संदर्भ में प्रति टन प्रहस्तन लागत के पुनः आंकलन के लिए और 1986-92 की अवधि के लिए संपूर्ण अयस्क खंड पर लागू अधिशेष मजदूरी के आधार पर उपर्युक्त पैराग्राफ 19 में उल्लिखित मॉडल का अनुमोदन करते हैं। रिकार्ड में उपलब्ध सूचना के आधार पर, संदर्भगत 6 वर्ष के प्रत्येक वर्ष के दौरान मैगनीज अयस्क की प्रति टन लागत परिकलित की गई और अनुबंध-2 के रूप में संलग्न विवरण में उल्लिखित की गई हैं। वीपीटी को आवेदकों के

मामलों में तदनुसार प्रहस्तन लागत का पुनः आंकलन करना है और उच्चतम न्यायालय के निर्देशानुसार 24 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर ब्याज सहित आवश्यक वापसी करनी है।

22.2 हमारा विचार है कि अधिशेष मजदूरी की लागत आदर्शतः संपूर्ण कार्गो यातायात पर लागू की जाएगी। परंतु, हम निम्नलिखित कारणों से इस मामले में इसे केवल 'अयस्क खंड' तक लागू करने का सुविचारित निर्णय करते हैं:—

- (i) यह मामला, पूर्व प्रभावी संशोधन से संबंधित है जिसमें विशेषकर मजदूरी-संबद्ध मुद्दों के संबंध में मूलभूत परिवर्तन लागू करने के लिए अधिक गुंजाइश नहीं है।
- (ii) केवल 'अयस्क प्रहस्तन' के लिए श्रमिक बल रखने की अवधारणा रही है। वीपीटी से न्यायसंगत रूप में ऐसे ब्लाक को रखने की अपेक्षा की जा सकती है, यह न्यायोचित नहीं है कि अयस्क सीमा को पूर्व प्रभाव से विभाजित करने की आशा की जा सके। इससे भारी मजदूरी और लागत संबंधी समस्याएं उत्पन्न होगी।

22.3 यदि मुद्दे को पूर्व प्रभाव से निपटाने के लिए 'मॉडल' को अपनाया जाता है, परन्तु भावी लागतों के प्रयोजन के लिए पत्तन से संपूर्ण कार्गो यातायात पर अधिशेष मजदूरी की लागत को लागू करने की आशा की जाएगी। संयुक्त सुनवाई में वाणिज्य एवं उद्योग मंडल ने इस मुद्दे पर जोर दिया था और वीपीटी ने संकेत दिया था कि वह शीघ्र ही इस रूपरेखा के आधार पर इस समस्या (अर्थात् 'प्रहस्तन प्रभार') का समाधान निकालने के निकट है।

22.4 निस्संदेह, सर्वश्रेष्ठ समाधान यह होगा कि मजदूरी की विभिन्न श्रेणियां समाप्त कर दी जाएं और एक साझा पूल रखा जाए तथा जब तक यह स्थिति नहीं बनती, तब तक कम से कम अधिशेष मजदूरी की लागत संपूर्ण कार्गो यातायात पर लागू की जाए। इस समस्या के संभावित समाधान के बारे में वीपीटी द्वारा दिए गए संकेत को ध्यान में रखते हुए इस प्राधिकरण को परिवर्तन अधिक से अधिक 1 अप्रैल, 2000 तक लागू करने होंगे। तत्पश्चात्, मूल्यांकन प्रणाली इस पैराग्राफ में सुझाए गए स्वरूप में परिवर्तित हो जाएगी।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/असाधारण/143/99]

अनुबंध-1

इस मामले के संबंध में उल्लेख किए गए दस्तावेजों की सूची :-

1. अंग्र प्रदेश उच्च न्यायालय का दिनांक 1 अक्टूबर, 92 का निर्णय ।
2. उच्चतम न्यायालय का दिनांक 10 फरवरी, 97 का निर्णय ।
3. मूलतः परिवहन मंत्रालय का दिनांक 21 अगस्त, 98 का अवेश ।
4. मैसर्स एस0के0 सारावागी एंड कं० प्रा० लिमिटेड द्वारा दिनांक 16 अप्रैल, 97 को प्रस्तुत अभ्यावेदन ।
5. मैसर्स राम बहादुर ठाकुर लिमिटेड द्वारा दिनांक 19 सितम्बर, 97 को प्रस्तुत अभ्यावेदन ।
6. मूलतः परिवहन मंत्रालय को दिनांक 16 जून, 97 को वीपीटी द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन ।
7. वैपपमी को प्रस्तुत वीपीटी की टिप्पणियां § दिनांक 29 सितम्बर, 98 § ।
8. स्पष्टीकरण के लिए मुद्दे उठाते हुए वीपीटी को वैपपमी का पत्र § दिनांक 6 जनवरी, 99 § ।
9. वैपपमी द्वारा उठाए गए मुद्दों पर वीपीटी का उत्तर § दिनांक 31 जनवरी, 99 § ।
10. 12 फरवरी, 92 से आगे की अवधि शामिल करने के लिए मैसर्स एस0के0 सारावागी एंड कं० प्रा० लिमिटेड द्वारा प्रस्तुत अतिरिक्त याचिका § दिनांक 23 जून, 99 § ।
11. मैसर्स एस0के0 सारावागी एंड कं० प्रा० लिमिटेड द्वारा उठाए गए मुद्दों की सूची § दिनांक 6 जनवरी, 99 और 18 जनवरी, 99 § ।
12. वीपीटी का दिनांक 4 फरवरी, 99 का उत्तर ।
13. भारतीय खनिज उद्योग संघ § एफआईएमआई § द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियां § दिनांक 2 फरवरी, 99 § ।
14. वीपीटी द्वारा अयस्क प्रहस्तन मजदूरों की अंतर-परिवर्तनीयता के संबंध में डॉक लेबर बोर्ड को और 1986-87 से 1991-92 की अवधि के दौरान वस्तु-वार अयस्क प्रहस्तन मजदूरों को लगाने के विवरणों को प्रस्तुत किया जाना ।
15. संयुक्त सुनवाई के पश्चात मैसर्स एस0के0 सारावागी एंड कं० प्रा० लिमिटेड, मैसर्स राम बहादुर ठाकुर लिमिटेड और एफआईएमआई द्वारा दिनांक 10 जुलाई, 99, 22 जून, 99 और 1 जुलाई, 99 को प्रस्तुत लिखित अनुरोध ।
16. तीनों पार्टियों द्वारा प्रस्तुत लिखित अनुरोध पर वीपीटी की टिप्पणियां § दिनांक 19 अगस्त, 99 § ।
17. मैसर्स एस0के0 सारावागी एंड कं० प्रा० लिमिटेड द्वारा/की ओर से मजदूरों की मांग के संबंध में वीपीटी द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज § दिनांक 19 जुलाई, 99 को § ।
18. "हुकमैन" प्रभार क्रेन शुल्क में न होकर "प्रहस्तन लागतों" में शामिल होते हैं, के संबंध में वीपीटी द्वारा दस्तावेज प्रस्तुत § दिनांक 19 जुलाई, 99 को § ।
19. मैसर्स एस0के0 सारावागी एंड कं० प्रा० लिमिटेड द्वारा दिनांक 19 जुलाई, 99 को प्रस्तुत "अंतिम सारांश प्रस्तुति" ।
20. मैसर्स रॉय एंड चटर्जी प्रा० लिमिटेड द्वारा मैसर्स एस0के0 सारावागी एंड कं० प्रा० लिमिटेड को संबोधित दिनांक 7 जुलाई, 99 का पत्र ।

अनुबंध-2

मैगनीज अयस्क प्रहस्तन की लागत का परिकल्पन - 1986-87 से 1991-92

| क्र.सं० | मद | 1986-87 | 1987-88 | 1988-89 | 1989-90 | 1990-91 | 1991-92 |
|---------|-------------------------------------|----------|----------|----------|----------|---------|---------|
| 1. | मैगनीज अयस्क टन भार | 122000 | 65000 | 13700 | 161000 | 96000 | 113000 |
| 2. | कुल अयस्क टन भार | 6030000 | 5650000 | 7104000 | 6968000 | 5613000 | 6311000 |
| 3. | मजदूरों की कुल संख्या | 328500 | 284700 | 266085 | 246375 | 227760 | 182865 |
| 4. | घटइए-नविय प्रहस्तन मजदूर | 97820 | 79935 | 66430 | 55845 | 51465 | 36500 |
| 5. | अयस्क प्रहस्तन मजदूर 3-4 | 230680 | 204765 | 199655 | 190530 | 176295 | 146365 |
| 6. | घटइए-डीएलबी को अंतर-परिवर्तनीय | 0 | 83 | 2154 | 16641 | 78007 | 61101 |
| 7. | शेष अयस्क प्रहस्तन मजदूर 5-6 | 230680 | 204682 | 197501 | 173889 | 98288 | 85264 |
| 8. | मैगनीज अयस्क के लिए नियोजित | 8913 | 1267 | 3906 | 3929 | 2541 | 1659 |
| 9. | घटइए-अन्य अयस्क के लिए नियोजित | 0 | 0 | 1372 | 546 | 616 | 6307 |
| 10. | अधिशेष मजदूर 7-8-9 | 221767 | 203415 | 192223 | 169414 | 95131 | 77298 |
| 11. | मजदूर की दैनिक मजदूरी दर | 54.45 | 54.45 | 54.45 | 70.78 | 70.78 | 70.78 |
| 12. | मैगनीज अयस्क मजदूर की मजदूरी | 485313 | 68988 | 212682 | 278095 | 179852 | 117424 |
| 13. | 12 इक्वैल की मजदूरी | 20108 | 10789 | 28445 | 37594 | 24850 | 31860 |
| 14. | प्रति नग दर | 480150 | 75788 | 229070 | 299904 | 194467 | 141820 |
| 15. | मैगनीज अयस्क मजदूर की लागत 12+13+14 | 985571 | 155565 | 470197 | 615593 | 399169 | 291104 |
| 16. | अधिशेष मजदूर की लागत | 12075213 | 11075947 | 10466542 | 11991123 | 6733372 | 5471152 |
| 17. | प्रति टन मैगनीज अयस्क मजदूर की लागत | 8.08 | 2.39 | 3.43 | 3.82 | 4.16 | 2.58 |
| 18. | प्रति टन अधिशेष मजदूर की लागत | 2.00 | 1.96 | 1.47 | 1.72 | 1.20 | 0.87 |
| 19. | प्रति टन कुल लागत 17+18 | 10.08 | 4.35 | 4.91 | 5.54 | 5.36 | 3.44 |
| 20. | हुट्टी, पेशन और अन्य लाभ 19 का 20 | 3.02 | 1.31 | 1.47 | 1.66 | 1.61 | 1.03 |
| 21. | ऊपरी व्यय 19 का 30 | 2.02 | 0.87 | 0.98 | 1.11 | 1.07 | 0.69 |
| 22. | प्रति टन कुल लागत 19+20+21 | 15.12 | 6.53 | 7.36 | 8.32 | 8.04 | 5.16 |

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

New Delhi, the 31st December, 1999

No. TAMP/1/98-VPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby decides the case relating to handling of Manganese Ore at the Visakhapatnam Port Trust by M/s. S.K. Sarawagi & Co. (P) Limited and M/s. Ram Bahadur Thakur Limited as in the Order appended hereto.

Case No. TAMP/1/98-VPT

M/s. S.K. SARAWAGI & Co. (P) Limited

and

APPLICANTS

M/S. RAM BAHADUR THAKUR LIMITED

v/s

THE VISAKHAPATNAM PORT TRUST

RESPONDENT

ORDER

(Passed on this 8th day of December 1999.)

This case relates to handling of Manganese Ore at the Visakhapatnam Port Trust (VPT). In the year 1986, the VPT made some basic changes in the Manganese Ore handling system; and, revised the handling charges as a consequence. Aggrieved by the said revision, the Applicants sought judicial redress. The case has traversed from the High Court of Andhra Pradesh through the Supreme Court and the Ministry of Surface Transport (MOST) to this Authority for disposal under these proceedings. The historical facts of the case are briefly stated below.

2.1. M/s. S.K. Sarawagi & Company Private Limited Vijianagaram (A.P.) and M/s. Ram Bahadur Thakur Limited were engaged in the export of Manganese Ore through Visakhapatnam Port. They had been granted permission for mining of manganese ore by the State of A.P. for a number of years.

2.2. The Eastern yard of the Port was divided into various dump areas. Each dump area was divided into several plots, which were leased out to different shippers. One of the applicants was allotted on lease 129 of these plots. The distance of these plots from the wharf varied between two to five kilometres.

2.3. These dumps were bounded by a broad gauge railway line on one side and a narrow gauge railway line on the other side. The Ore was transported to the North cabin by the Indian Railways. Thereafter the Port Railway system took over and transported the wagons to the plots by the broad gauge railway line. The freight for transport to the plots was collected by the Indian Railway.

2.4. The Ore which was exported was being transported from plots to the vessel in skips drawn by small engines on the narrow gauge line. The narrow gauge line was dismantled on 20 May 86.

2.5. The port was providing the following services:

- (i). Transferring the Ore from the skips with the aid of cranes to the ship hold utilising port labour and equipment.
- (ii). Transport of Ore from the plots to the vessel utilising the internal railway system belonging to the Port.
- (iii). Loading of Ore into ships by the Port Labour.

2.6. The port authorities were charging a consolidated "Handling Charge" of Rs.35/- PMT from 1 January 84. This was in addition to wharfage.

2.7. The VPT issued a circular dated 19 May 86 by which a new system of handling Manganese Ore was introduced. Under the revised system, the narrow gauge tracks were removed and the shippers were required to utilise their own dumpers and loaders to transport the Ore from the dump area to the wharf and load the Ore into the ship utilising their own slings. The entire operation was to be carried out by the shipper except for some nominal deployment of labour and some supervision by the Port Staff. For this, the port started charging at the rate of Rs.30/- PMT from 20 May 86 on the ground that a revised procedure was being adopted.

3.1. The petitioners filed a writ petition against the charge of Rs.30/- PMT for handling Manganese Ore on the ground that it was unreasonable and excessive. The writ petitions were heard by a learned Single Judge of the High Court who, after hearing the parties, came to the conclusion that the Port did not follow the procedure under Section 52 and hence the new scale of rates could not effectively be pressed into service by the Board against the writ petitioners.

3.2. Although the court realised that the charges levied by the Port were excessive and unreasonable, it was of the view that it was not for the Court to work out the details minutely to find out the actual cost incurred for the service and then decide at what rate the handling charges should be collected by the Port; and, that the Central Government would have to consider all these aspects while granting sanction to the new scale of handling charges under Section 52 of the Major Port Trusts Act. Accordingly, the impugned circular and Resolution of 1986 were quashed and writ petitions were allowed.

3.3. The appellants filed writ appeals against the aforesaid Order. These were heard by a Division Bench of the Andhra Pradesh High Court, who confirmed the decision of the learned Single Judge and dismissed the writ appeals. The Division Bench noted that the handling charges of Rs.30/- PMT with respect to Manganese Ore were found to be sanctioned by the Central Government under Section 52 of the Act.

3.4. The controversy regarding the appropriate handling charges for manganese ore for the period from 20 May 1986 to 12 February 1992 survived for which the Central Government was required to consider the question

regarding fixing of appropriate handling charges after giving notice to the writ petitioners and hearing their objections. The Court also directed that whatever payments were made by the writ petitioners during the pendency of the writ appeals and writ petition in the High Court in respect of consignments of manganese ore, would be subject to the final adjustment to be made in the light of the decision of the Central Government.

4.1. The VPT filed a special leave petition in the Supreme Court stating that the impugned circular only made some changes in the system of handling and did not introduce a new tariff; and, accordingly, it did not require prior sanction of the Central Government under Section 52 of the Act.

4.2. The Supreme Court called out the following points for determination:

- (i). Whether the impugned circulars dated 19 May 1986, 10 June 1986 and 18 July 1986 and the impugned resolution of the Board dated 26 June 1986 amount to remission of the then existing rates of handling charges for manganese ore covered by Section 53 of the Act or whether these rates require prior sanction of the Central Government under Section 52 of the Act before they could become effective.
- (ii). Whether the impugned rates of handling charges were unreasonable, excessive and based on no proper *quid pro quo* between the services rendered by the Board and the charges levied by the Board for such services.
- (iii). Whether there was any effective scale of rates for handling manganese ore at the premises of the appellant-Port during the relevant period from 20 May 1986 to 12 February 1992.
- (iv). Whether the directions issued in the impugned judgement, to the Central Government for issuing notices to the writ petitioners and for hearing their objections before fixing handling charges for the period from 20 May 1986 to 12 February 1992 are justified in law.

4.3. As regards (i) above, the Supreme Court observed that the Division Bench of the High Court was justified in taking the view that the impugned Resolution dated 26 June 1986 seeking to bring into effect new rates of handling charges in the light of an entirely new system of services then offered by the Board required prior sanction of the Central Government under Section 52 of the Act and could not be treated to be representing a scheme of remission as envisaged by Section 53 of the Act.

4.4. The Supreme Court also observed that the handling charges were unreasonable, excessive and based on no proper *quid pro quo* between the services rendered by the Board and the charges levied by the Board for such services; and, the High Court was justified to observe that it was to be decided by the Central Government.

4.5. As regards the question whether there was any effective scale of rates for handling manganese ore at the premises of the appellant-Port during the relevant period from 20 May 1986 to 12 February 1992, the Supreme Court observed that the Division Bench was in error and, therefore, the findings of the High court were set aside.

4.6. As regards (iv), the Hon'ble Supreme Court observed that it would be the statutory obligation of the Central Government to consider the said representations and the effective discharge of its power-cum-duty entrusted to it under Section 54(1). It might be open to the Central government in appropriate cases to even permit the aggrieved parties representations to be heard in person, if so thought fit, and thereafter if the Central Government thought it fit, to make appropriate modification or cancellation of the settled and sanctioned scale of rates.

4.7. Relevant extracts of the final order of the Supreme Court passed on 10 February 1997 are reproduced below:

"The Hon'ble Supreme Court directs the appropriate Authority in the Central Government to decide the said question after issuing notice to the writ petitioners and considering the objections, if any, and also after considering the objections, if any, raised by the Board in this connection. This exercise should be completed by the appropriate Authority in the Central Government within a period of four months from the date of receipt of copy of this order."

"Responded writ petitioners were directed by an interim order of the Hon'ble Supreme Court dated 10 August 1993 to pay the handling charges at the rate of Rs.30/-PMT from June 1986 onwards. The respondents have paid the balance of the amounts and the balance of the handling charges for entire period till 12 February 1992."

"The question of refunding any amounts of excess handling charges paid by the respondents during the aforesaid period is left to be decided in the light of the ultimate decision of the Central Government on this question. If it is found that the appellant Board is liable to refund any excess amount of handling charges to the respondents as collected by it from the respondents during the relevant period. It will be bound to refund the same within a period of eight weeks from the date of decision of the Central Government with interest at the rate of 12% per annum from the date of payment of the excess amount of handling charges by the respondents to the Board till the actual refund thereof by the Board to the respondent-writ petitioners."

5.1. After the Supreme Court judgement, M/s. S.K. Sarawagi & Co. (P) Ltd., made a representation to the Ministry on 16 April 97 and preferred a claim of Rs.1,04,40,450/- together with interest at the rate of 12% per annum as ordered by the Hon'ble Supreme Court. They also requested for an oral hearing before final orders were passed.

5.2. M/s. Ram Bahadur Thakur Ltd., also represented to the MOST in September 1997 making the following prayers:

- (i). VPT was not entitled to charge any handling charges for loading of Manganese Ore for the period 20 May 86 to 12 February 92 since no services were rendered or made available.
- (ii). The port might be directed to charge only for deputing some workers, which comes to maximum of Rs.2/- PMT.
- (iii). The Port Trust might be asked to refund the amount of Rs.44,42,640/- for the shipment of manganese ore during the period of 20 May 86 to 31 March 92.
- (iv). The parties might be given a personal hearing.

6.1. The VPT has also made a representation to the MOST in June 97 sending their comments on the judgement dated 10 February 97 of the Hon'ble Supreme Court.

6.2. It has been stated that the matter was placed before the VPT Board in its meeting held on 5 June 97 vide Agenda item number S-5. The Board approved the handling charges at the rate of Rs.30/- PMT as earlier fixed.

6.3. It was further stated that, in the old system, the cost of handling worked out to Rs.153/- PMT but it was charged at the rate of Rs.35/- PMT thus causing huge loss to the Port Trust. In the revised system also, though the cost per tonne worked out to Rs.84/- PMT, the port was charging Rs.30/- PMT only, with a view to retain the cargo for export through the Port.

7. The order of the Supreme Court was passed on 10 February 97. By the time it came to be considered by the Ministry of Surface Transport (MOST), the Major Port Trusts Act had been amended withdrawing its powers to sanction tariffs of the major ports and vesting us such powers. In the event, the MOST, vide its order dated 21 August 98 transferred the case to this Authority for disposal according to law and in the light of the Supreme Court order in reference.

8. As per the procedure followed, this Authority invited fresh comments from M/s. S.K. Sarawagi & Co. (P) Limited, M/s. Ram Bahadur Thakur Limited, and the VPT.

9. A joint hearing in this case was held at the VPT on 8 December 98. Although the argument was completed the case was not 'closed' for orders as it became evident that a more detailed scrutiny of the records was required. This was to be particularly in respect of the 'labour component' especially the 'notional labour component'. The propriety of charging only Rs.2/- PMT for Thermal Coal and Rs.30/- PMT for Manganese Ore was required to be

examined since the operations involved were exactly the same. Accordingly, an on-the-spot study was made to clarify issues.

10. With reference to the findings emerging from the study, the information contained in the additional note received from M/s. S.K. Sarawagi & Co., the comments received from the Federation of Indian Mineral Industries, and the details contained in the statements [relating to interchangeability of Ore Handling Labour (OHL) and Dock Labour Board (DLB) Labour and actual deployment of labour orewise] furnished by the VPT, further clarifications were gathered from the VPT.

11.1. The case was taken up for a second joint hearing at the VPT on 1 July 99. The arguments were only partly heard due to a flash strike at the VPT; and, it was decided to hold the joint hearing again on 19 August 99 in VPT.

11.2. The case was taken up as scheduled for a continued joint hearing on 19 August 99 at the VPT.

12. At the joint hearings held on 1 July 99 and 19 August 99, the following points were made:-

Visakhapatnam Port Trust:

- (i). Cranage covers only the driver. Hookman is not covered. This is the practice in all the ports.
- (ii). Coal and Ore are dissimilar cargo and can not be compared. Ports everywhere go by the principle "what cargo can bear". That being so, there can be no comparison between Coal and Manganese Ore.
- (iii). The VPT does a lot of cross subsidisation. How can they do it unless the 'cargoes pay what they can bear'?
- (iv). 'Socialist Democratic Republic' concept means welfare orientation, labour welfare, labour laws, etc. However contract labour is not permitted. There are other restrictive labour practices. How can these realities be ignored?
- (v). Labour gang is different from Manganese Ore gang. There is no inter-changeability. There has also been 'decasualisation'. The Port has, therefore, certain rigidities and ground realities to reckon with.
- (vi). The VPT will give the activity details relating to coal handling process. But, VPT reiterates that it is not comparable.
- (vii). In the Board of Trustees of the port there are three groups (Labour/Trade/Port). All decisions are unanimous. In any case, everyone knows all developments. The change of system

introduced in 1986 and its implications were known to all. Why did not trade bring up the point about the burden of 'idle wages'? Who will bear that burden, etc.?

- (viii). Ore Handling Labour is not made up of Port employees. They get benefits equal to Port employees. In this context M/s. S.K. Sarawagi & Co. (P) Limited stated that it is an established case that the relationship in such situations is one of employer and employee between the Port and the labour. But VPT has stated that Port practice is different – DLB / Stevedore / Shipper are all employers depending upon circumstances. Shipper, when employs labour, is held to be responsible for damages/compensation, etc. If he is not employer, then, why must he be responsible?
- (ix). The VPT does not know about the Supreme Court ruling on labour; but, their books of accounts clearly establish that there is no employer-employee relationship.
- (x). There is one OHL for all 4 export ores and not only for Manganese ore.
- (xi). Cargoes are handled by different organisations. Coal by DLB and Manganese Ore by Port's scheduled labour.
- (xii). 'What traffic can bear' is a universally adopted principle. Coal is competitive cargo while Manganese Ore is not. The Port has to revise the charges for coal in view of competition from other ports.
- (xiii). Handling charges can not at all be same for all cargoes and deployment of labour widely varies.
- (xiv). In all Ports the practice of requisition for all cargoes is being followed.
- (xv). Cranage is never covered by handling charges. Cranage was part of wharfage under the 'NG' system. In the new system, wharfage did not include any element of cranage. Hooking is not a part of cranage anywhere.
- (xvi). The VPT does not agree to cover the post-1992 period.
- (xvii). M/s. S.K. Sarawagi & Co. (P) Limited says, for handling there must be 'assumption of custody'. The VPT does not take custody of export cargo at all; it only handles.
- (xviii). (a). M/s. S.K. Sarawagi & Co. (P) Limited can not bring in their labour. But they can be given private men from the 'private pool'.

- (b). There is a pool of 300 for miscellaneous work. OHL gang, even if it is surplus, can not be deployed for miscellaneous work.
- (c). Private pool is not managed by the Port. Other employers manage the pool.
- (d). Private pool was not there during 1986–92. It came into being subsequently. It will not, therefore, be relevant to refer to it in the context of this case.

The Visakhapatnam Chamber of Commerce and Industry:

- (i). 'What traffic can bear', etc., can apply to items like wharfage. **"Handling Charges" are different.** It has to be the same for all cargo and there can be no other hidden components.
- (ii). Clarify the activities in "cargo handling". Take advantage of this case to sort it out. Remove "bulk cargo" from "Handling charges". All problem will vanish.
- (iii). OHL / SHL are not like DLB. CCI does not deploy them; the VPT does. In this case, everything is mechanised and done by the Shipper. What do they deploy labour for?
- (iv). (a). 'Trade' is on the Board. But VCCI get only to state their views. They get out-numbered and out-voted.
(b). The VCCI did raise this case several times. VCCI was silenced on the ground that it was a matter '*sub judice*'.
- (v). If there is no Manganese Ore export at all, who will pay the OHL wages? It should be spread over the whole Port.
- (vi). The VPT should have tried to re-deploy the surplus OHL labour (post 1986 situation) and to persuade the OHL to merge with SHL (VPT has not done this at all). They should have at least spread out the wage burden.
- (vii). 'Handling charges' are shown to be exclusively labour charges by the VPT which is not correct. According to the Scale of Rates 'handling charges' include equipment hire.
- (viii). There is a lack of consistency in comparison by the VPT with thermal coal and also with other Ports. Wagon unloading charges for Manganese Ore the levy is 10% and for coal is 180%. Both are handled by DLB. How are they attracting coal traffic to the VPT with such inconsistent approach.

- (ix). Removal of crantage from wharfage (during the course of increase of wharfage from Rs.4/- to Rs.7/- to Rs.9/-) is not indicated. There is a doubt about double charge.
- (x). The VPT's answers to points (i) and (vii) of the points raised for specific clarification by the VPT during the joint hearing held on 1 July 99 are not in conformity with the principle of *quid pro quo*. Their replies are casual.
- (xi). TAMP was set up to introduce objectivity and speed. If that is to be so, then, TAMP order must cover post 1992 period also. Otherwise the decision of TAMP will be nullified beyond 92. This will require further litigation.

The Federation of Indian Mineral Industries:

- (i). Exports are badly required for the country. If Mangvanese Ore export is ever disrupted it will be difficult to restore.
- (ii). As regards interchangeability, the VPT in their own minutes of 1986 admit it. It shows that there is no dedicated Mangvanese Ore Labour gang.
- (iii). There has to be some comparability between handling charges for different cargoes.
- (iv). There has to be some relevance between 'service' and 'fee'; even the Supreme Court has talked about *quid pro quo*.
- (v). 'Hooking' is an integral part of crantage. If some archaic port practices are to the contrary then, with reference to modern developments the concepts must change.

M/s. S.K. Sarawagi & Co. (P) Limited:

- (i). (a). There has been total interchangeability between OHL/ Shore Handling Labour (SHL) / DLB Labour. The VPT has earned 'surpluses' from 'handling charges'. There is no question of dedicated 'notional' Mangvanese Ore gang.
- (b). The VPT has admitted this in their replies to the TAMP points. Please see their comments in this regard.
- (ii). (a). Hooking is a part of crantage. During pre-1986 position, Hookman's wage was included in crantage (It continues to be so till date) and, crantage is covered by wharfage. That being so, there is no question of separate deployment of labour for this.

- (b). Hookman is a part of the crane driving force. They are not part of OHL or SHL.
- (c). Port practices do not go by today's position alone. Look at the pre-1986 position also.
- (iii). Read the preamble to the 1986 agenda note. There is no reference to surplus labour at all.
- (iv). The calculation of Rs.153/- PMT and Rs.84/- PMT were not given to the Board. May have been given to the courts. There is no Resolution of the Board regarding remission. On what authority were they giving remission?
- (v). Why are we again and again talking about 'labour'? The spirit of the Supreme Court judgement is about 'the service'. How can this spirit be overlooked?
- (vi). How is thermal coal system not comparable? In their own agenda note they cite it as a model. As FIMI says, coal is a more valuable cargo, how can it be less for coal?
- (vii). Requisition of labour is irrelevant. According to the VPT's own version, we do not need labour.
- (viii). There is nothing called a 'notional' Manganese Ore Gang. See their own replies to S.No.13 of the TAMP points.
- (ix).
 - (a). Please read the Supreme Court judgement. The scope is wide.
 - (b). Read also the VPT's agenda notes for the meeting regarding the change of system. The impression given is that it is a composite charge. It was to be a charge to a system 'similar to coal system'. This was consistently the stand taken by the VPT in the courts.
- (x). The purpose of change was to give some relief. Instead, the burden has increased. The Company continued to incur expenditure on taking over the handling entirely on their own. In addition they have had to pay Rs.30/- PMT to the VPT. The Supreme Court had clearly held that the Port handed over the handling to the exporter. If that was so, then, there is no justification for the VPT to charge anything for handling.
- (xi). Under the Supreme Court direction, TAMP has to determine what is the 'service' rendered by the VPT and what is the reasonable charge for that.
- (xii). (a) The VPT have admitted that there are only two services—sweeping and hooking.

- (b). No sweeping is done – no sweeping is required.
 - (c). That leaves only hooking. Cost of only one hookman is to be allowed.
- (xiii). Wharfage was Rs.7/- before change of system. It remained Rs.7/- after the change. It is only reasonable to assume, in the absence of any information to the contrary, that all elements of wharfage remained the same. In other words, it continued to include 'cranage'.
- (xiv). (a). 'Surplus labour' / 'idle wages' are irrelevant issues. In any case there is no surplus. Actually there is an acute shortage of OHL.
- (b). It is not correct that the private labour can not come into the dock area. There is a 'private pool' of 1,400 labour. Even 'hookmen' can be private from the 'private pool'. How can, therefore, there be any objection to our private labour going to the dump to clean, if necessary, any spillage?
- (c). The traffic department in fact maintains an additional pool of 300 to handle extra work. There is, therefore, no 'surplus' but a 'shortage'. There can therefore be no idle wage at all.
- (d). Our case is based on the premise that we need no labour. We have only given intimations. May be in a hundred such cases, one or two may have involved 'requisition'. But, that does not dispose of our basis.
- (xv). We have taken legal advice. It is within the authority of the TAMP to go beyond 1992 also, to alter or cancel any charges already levied. No concurrence of the VPT is required.
- (xvi). (a). Read the VPT's Scale of Rates – 'handling charges' are inclusive of 'equipment hire'.
- (b). The VPT said that 'equipment hire' is not covered by 'handling charge'. Since it is covered by 'wharfage' how can VPT now say TAMP can not go into 'wharfage'?
- (c). Wharfage brings in cranage.
- (d). Wharfage and handling charges are linked.
- (e). 'Berth hire' comes into the picture. 40% of the berth hire is for cranage. Double recovery paid under protest.

- (f). Wharfage covered Narrow Gauge railway system, weighment, and crane charges – not provided after May 1986. Give rebate/refund with interest.

M/s. Ram Bahadur Thakur Limited:

- (i). We endorse all the submissions made by M/s. S.K. Sarawagi & Co. (P) Limited.
- (ii). If TAMP covers the post 1992 period also, we will withdraw our writ petition.

13. On the basis of the records available, with reference to the totality of information collected during the proceedings of this case, and on a collective application of mind, the issues relevant to this case are analysed as set out in the succeeding paragraphs. In this connection, a list of the documents referred to for the disposal of this case is attached as **Annex – 1**.

14. This case has been examined in great detail. Various issues relating to different aspects/activities have emerged for consideration. But, basically, this case will have to be decided with reference to the pith and substance of the Supreme Court order. As directed by the Supreme Court, the most important consideration in tariff setting shall be the *quid pro quo* aspect; it has to be recognised that what is involved is a 'fee' for a 'service' and not a 'tax' on the user. In other words, the tariff shall be seen to be for the service provided and shall be found to be commensurate with the quantity and quality thereof. While an attempt has been made in the succeeding paragraphs to spotlight this equation, it has to be recognised that a strict interpretation of the *quid pro quo* principle is not possible in a port situation. With reference to various practicability considerations and other intractable problems, ground realities (especially those relating to labour and its restrictive practices) have to be reckoned with. In this case, for instance, established labour practices at the VPT relating to 'ore handling' have to be taken note of. Since there may be ups and downs in the ore traffic, the labour actually required/deployed may also fluctuate widely. But, the port will have to go by certain trends in traffic and maintain the labour force at certain levels with reference to peak operations. This will result in existence of surplus/idle labour at times. The cost of such surplus/ idle labour will have to be built into cost calculations even though this may not always be seen to be within the four corners of a strict interpretation of the *quid pro quo* principle.

15.1. The VPT has contended that the principle of *quid pro quo* is more than satisfied in the sense that both the pre-1986 rate (Rs.35/- PMT) and the post-1986 rate (Rs.30/- PMT) involved heavy subsidisation in the sense that the actual costs were Rs.153/- PMT and Rs.84/- PMT, respectively. At the instance of this Authority, the details of these calculations were culled out of the old records. But, the fact remains that they were not reported to the Board of Trustees. Even if it is conceded that the established practice did not require the port trust to report such details of cost calculations to the Board of Trustees, it has to be noted that the Board was not even informed about the subsidy

aspect. In the event, it is not clear who, on what authority, and on what basis reduced the tariff to Rs.35/- PMT and then to Rs.30/- PMT. If it is sought to be projected as a case of remission, then, there is clearly no authorisation therefor; at any rate, the justification for such remission has not been explained. This is indeed extraordinary; and, in this sense this is a striking feature of the case. But, in the ultimate analysis, for the line of scrutiny adopted by us in this case, this aspect may not be very relevant.

15.2. M/s Sarawagi & Co. have contended that the income from handling charges for labour supplied by the Port for handling all cargo was more than the expenditure on 'hammal' labour incurred by the Port during the relevant period which was indicative of the fact that there was no surplus or idle labour. The Port was requested to furnish this information at least in totality if separate figures in respect of outer harbour and inner harbour were not readily available. While the Port furnished the income from this source as Rs.1.92 crores plus Rs.0.63 crores held in deposit they said that it might not be practicable to give expenditure figures as it was spread over many heads of accounts. In the absence of this information it is not possible for the Authority to accept the correctness of the claim made by M/s Sarawagi & Co. that there was no surplus or idle labour. Nevertheless in the ultimate analysis, for the line of scrutiny adopted by us in this case, this has not been a very relevant matter.

16. In the arguments, a point has come up about discriminatory approach adopted by the VPT between handling of Manganese Ore and Thermal Coal. M/s. S.K. Sarawagi & Co. (P) Limited have contended that the operations involved in both the cases are exactly the same; but, strangely, the handling charges levied are very different: whereas it is Rs.30/- PMT for Manganese Ore, it is only Rs.2/- PMT for Thermal Coal! The VPT has sought to explain this with the argument that port tariffs do go on the basis of 'what the traffic can bear'. This contention has been rebutted by the FIMI and M/s Sarawagi & Co. with the argument that Thermal Coal being a more valuable cargo shall then be able to bear a higher tariff. The VPT has been very reluctant to give any costing details relating to Thermal Coal on the ground that handling of the two cargoes are not at all comparable; and, in any case, the Supreme Court order does not at all draw any comparison with Thermal Coal. This reasoning of the VPT cannot stand scrutiny since, as has rightly been stressed by M/s Sarawagi & Co., in their agenda note for the Board meeting in 1986, the VPT itself had cited the coal example while proposing to introduce the change in the handling system. Be that as it may, it cannot but be held that it will not be reasonable to account for so much of a difference in the handling charges of the two cargoes when the operations involved are exactly the same. The VPT has sought to underplay the extent of this discrepancy by referring to a need to subsidise the (Thermal) Coal handling charges because of competition for the traffic from other ports. Even if the need for such subsidy is to be reckoned with, in the absence of any justification verifiable from costing details, a difference of Rs.28/- PMT cannot be seen to be a reasonable figure. Nevertheless, in the ultimate analysis, as in the case of the VPT claim about 'remission' as described in paragraph (2) above, for the line of scrutiny adopted by us in this case, this aspect may not be very relevant.

17. In the circumstances governing this case, the most crucial aspect will be the one relating to deployment of labour. It has to be seen whether the system adopted by the VPT for calculation of the labour cost in this case is reasonable and acceptable. Admittedly, there is no labour gang exclusively for handling Manganese Ore. On the contrary, there is a common 'Ore Handling Labour' (OHL). If that is so, then, why must the entire cost of this OHL be debited to Manganese Ore alone? Before installation of the Mechanical Ore Handling Plant (MOHP) in 1976, the OHL covered Iron Ore also. In the light of this fact, how can Iron Ore be excluded from bearing a part of the OHL cost? The VPT has not been able to explain the logic behind excluding Iron Ore from sharing the cost of OHL; all that it has said is that, after installation of the MOHP, no cost of OHL is assigned to Iron Ore. The reasonableness of this argument is not easily discernible. If the labour cost was excluded from Iron Ore after mechanisation of handling, why was not the same approach adopted in the case of Manganese Ore when the responsibility for 'handling' was taken over by the exporter after the 1986 change in system?

18. Ideally, the cost of labour rendered surplus on account of a change in the system of handling cargo as in the case of Iron Ore or Manganese Ore at the VPT, should be spread over the entire cargo handled by the Port as part of overheads (if not altogether disallowed, for tariff consideration). However, taking into account the ground realities about the labour practices and the fact that OHL was meant to handle all ores including Iron Ore, in our opinion, it will be logical and reasonable to reckon with the OHL cost commonly for all ores (including Iron Ore), in this case.

19. The most equitable way of determining the respective shares of labour costs will be as follows:

- (i). Total number of Labour (–) Shore Handling Labour = Ore Handling Labour (Gross).
- (ii). Ore Handling Labour (Gross) (–) Interchangeable Labour = Ore Handling Labour (Net).
- (iii). Ore Handling Labour (Net) (–) Labour deployed for any particular Ore = Surplus Labour.
- (iv). The cost of the labour deployed for the particular ore will have to be a charge fully on the Ore concerned for the period of deployment and the cost thereof for the remaining period of the year added to the cost of surplus labour as at (iii) above.
- (v). The cost of the 'Surplus' Labour will have to be spread over the entire ore traffic for the whole year.

20.1. Since in this case we are dealing with past periods (i.e. 1986-92, and, possibly, 1992-99), we have the benefit of hindsight in applying this model. That being so, we can have the benefit of going on the basis of 'mandays' and not of 'number of labour'. If we have to go by 'number of labour', we have to reckon with the 'peak requirements' which will increase the charge on the ore

concerned. To get over this problem, we can go on the basis of 'mandays' with reference to the 'actuals' available on record. This approach will be closer to the principle of *quid pro quo* laid down by the Supreme Court.

20.2. The Supreme Court has directed us to settle the case for the period 1986-92. But, the same problem persists for the post-1992 period also for which the parties concerned have filed a separate petition in the High Court of Andhra Pradesh. This case is lying dormant for the time being. It is expected to be revived after a decision relating to the 1986-92 period. In our opinion, the model recommended for adoption for the 1986-92 period can easily be applied for the 1992-99 period also, since the benefit of hindsight will be equally available there too. Only, in the absence of a mandate given to us for the post-1992 period, it may not be appropriate for this Authority to pass any order therefor. That being so, it is only suggested that the dispute for the period 1992-99 can also be settled on the same basis as in this case albeit with reference to figures updated to 1999.

20.3. The problem is likely to persist in the post-1999 period also. But, with reference to that, the model recommended for adoption in this case will not be useful for the reason that the benefit of 'hindsight' will not be available. In other words, we cannot go on the basis of 'mandays'; we will have to go on the basis of 'number of labour' which will alter the very basis of approach. But, the post-1999 problem is not likely to be as complicated since the 'surplus' figure will be nominal consequent upon a drastic decline in the total number of labour. This will make it easy for the VPT to order appropriate adjustments. It will now also be possible for the VPT to accept the position that not much of labour is required by the exporter for handling Manganese Ore. Consequently, it must be possible for the VPT and/or the party concerned to come up with a new formula for prospective determination of the tariff. The Authority may like to invite proposals accordingly. Until then, perhaps, the average of the 'actuals' worked out as per our model (updated to 1999) can be adopted.

21. The crux of the problem can be resolved as suggested above. Even so, it will be necessary for the Authority to address some of the other issues raised for consideration in this context. Some of the more important issues are addressed hereinafter:

(i). Is it necessary for the VPT to maintain so many different 'Gangs'?

The VPT has clarified that there are no orewise dedicated 'gangs'. Eventually, therefore, there are only two major categories to reckon with – Ore Handling Labour and Shore Handling Labour besides the DLB Labour which is not really Port Trust Labour. Also the strength of OHL is said to have reduced below 100 by now. That being so, there is really no need for this Authority to go into details of issues like merger of OHL and SHL to promote greater manoeuvrability. This can be left to be settled by the VPT at its discretion within a time limit.

- (ii). How can the VPT talk of a problem of 'surplus labour' when actually there is in existence a large contingent of 'private pool labour'?

The VPT's reference to the problem of surplus labour relates to the period 1986-92 when no 'private pool' was in existence. The private pool was established sometime in 1994. For purposes of this case, therefore, it will not be relevant to refer to it at all.

The 'private pool', in any case, is not maintained by the Port Trust. It is a pool maintained and operated by some Stevedores.

- (iii). The VPT has talked about labour being 'requisitioned' when in fact no labour was required by the exporter, and therefore, no labour was requisitioned.

The VPT did not raise this issue in the proceedings in the Courts of Law. This issue has been raised only during the proceedings in our case.

It is the case of M/s Sarawagi & Co. that no labour deployment was required since everything was to be done by them. And, no labour was indeed deployed by the VPT; or, at any rate, even if deployed, no labour turned up on the spot. In rebuttal, the VPT has cited examples of other ports to show that it is common practice everywhere to get labour 'requisitioned' for such 'handling' purposes. The VPT has also produced copies of a few such requisitions received from or on behalf of M/s Sarawagi & Co. The Applicant Company has sought to discredit this claim with the contention that a few such requisitions amongst hundreds of them cannot prove any point; they may have been instances of bona fide mistakes committed by the handling agent. It may not be easy for the Authority to accept such facile disclaimers and lightly brush aside specific documentary evidence produced by the VPT. Also, it has to be borne in mind that M/s Sarawagi & Co. had not raised any objections to or protests against such (allegedly) 'compulsory and unwanted deployment' of labour. More than a decade down the line, they cannot seek to reopen such matters which cannot easily be verified ignoring specific documentary evidence to the contrary.

In this context, it is also noteworthy that the VPT has been able to produce from their old records yearwise, orewise, 'actual deployment' figures. In the circumstances described above, and in the light of this information furnished by the VPT, the balance of convenience will seem to lie in favour of accepting the VPT contention. It is on this basis that the 'model' suggested above has been formulated.

- (iv). There is a lot of ambiguity and overlap in different items of tariffs which raises a doubt about double or even treble charge for the same item.

The reference here is to 'cranage'. This has been shown to feature in three different items –

- (a). 'handling charge' includes equipment hire (including cranage);
- (b). wharfage also contains an element of cranage; and,
- (c). 40% of the berth hire charge is supposed to be for cranage.

(a). It is true that 'handling charge', as incorporated in the Scale of Rates, includes equipment hire. But, the entry also stipulates that the Traffic Manager will decide what equipment is needed for 'handling' the ore in reference. In this context, the VPT have taken the stand that crane is viewed as an integral part of the berth; there is no doubt about crane being required for handling Manganese Ore; the Traffic Manager's discretionary judgement is not required in this case at all; and, 'cranage', therefore, has never been considered to be part of 'handling charge' for Manganese Ore.

(b). The observation about wharfage containing an element of cranage has been made with reference to the details pertaining to a Rs.4/- PMT charge prevailing since 1971. It must be noted here that the Scale of Rates gave no elementwise breakdown of this figure. But, there was an internal letter of the port specifying the breakdown which included cranage. Subsequently, in 1985, wharfage was raised from Rs.4/- PMT to Rs.7/- PMT. Here, again, there was not elementwise breakdown indicated in the Scale of Rates. And, significantly, there was no repeat of the internal letter unlike earlier. Subsequent to the change in the handling system introduced in 1986, there was another revision in 1992 raising the wharfage from Rs.7/- PMT to Rs.9/- PMT; and, yet another in 1995 raising it to Rs.9.90 PMT. On these occasions, again, there were no internal letters specifying the breakdown of costs to show that cranage was included. While the VPT can seek to take advantage of this fact to buttress their claim that wharfage as notified was reasonable and that 'cranage' was no longer a part of wharfage, it has also to be recognised that there was no specific mention in the tariff or any internal letter of the VPT to the effect that 'cranage' would no longer form part of wharfage (i.e., a specific statement about discontinuance of the earlier arrangement when wharfage was fixed at Rs.4/- PMT). In this sense, there can be said to be an element of doubt on this point which will need to be probed

further for conclusive settlement. It has not been possible for this Authority to do that because of VPT's stand that 'wharfage' is not an issue related to this case since neither M/s Sarawagi & Co. and M/s. Ram Bahadur Thakur Limited (RBT) had argued in the Court of Law for refund of wharfage nor had the Courts passed any orders covering wharfage. Significantly, even when the TAMP specifically asked for information on wharfage, the VPT declined to disclose the details on the ground that the TAMP could not go into the issue as part of this case. And, we do not have the power to compel production of such information.

(c). It is true that 40% of the berth hire charge covered 'cranage'. But, in the light of what has been stated above in respect of 'handling charge' and 'wharfage', it cannot be said to be conclusively established that there was any overlap of tariffs relating to 'cranage'.

It will be relevant here to stress the point that the whole dispute in this case is about 'handling charge' which is, as earlier stated, mainly labour-oriented. The element of 'cranage' has crept in because of the entry about equipment hire being included in 'handling charge'. But, as has been clarified in (a) above, it cannot be said that 'handling charge' in the case of Manganese Ore did indeed include 'cranage'. That being so, the whole dispute on this score is not relevant, in the ultimate analysis, in the line of scrutiny adopted by us in this case. Without prejudice to this position, it may be reiterated that, as stated above in this paragraph, the precise position about the components of 'wharfage' is unclear; and, it will be necessary for the VPT to probe into this matter and take necessary corrective action to remove any ambiguity.

On the basis of the information available, it cannot be said that the demand of M/s Sarawagi & Co. for any refund on this account has been conclusively established or negated.

- (v). Whether any refund is due from wharfage on account of removal of the Narrow Gauge Railway System?

According to the internal letter of the VPT, 'wharfage' on manganese ore of Rs.4 PMT prevailing since 1971 included an element of Rs.1.78 towards the Narrow Gauge Railway System, weighment, and crane charges; and, if that system was not used a rebate of Rs.1.78 PMT was to be given as provided in the tariff. When the 'wharfage' was increased to Rs.7/- PMT in 1985, the rebate was revised to Rs.1.80 PMT. After removal of Narrow Gauge Railway System from May 1986 the wharfage rate continued at Rs.7/- PMT and not reduced. M/s. Sarawagi & Co. have contended that they are entitled to refund/rebate in wharfage for the period after May 1986 when the N.G. System

was removed. The VPT has contested this issue saying it is beyond the purview of these proceedings as it was not referred to in the orders of the court. As suggested above, here again, the VPT may probe into the matter and take necessary corrective action.

- (vi). 'Hooking' is part of cranage; and, therefore, there shall be no separate billing for deployment of 'hookmen'.

The VPT has hotly contested this claim. They have cited practices in other ports to support their claim that 'hooking' is **not** a part of 'cranage'. According to the VPT, only the 'crane driver' is covered by 'cranage', not the 'hookman'. In support of this contention, the VPT has produced copies of bills in which they have been billing separately for 'hookmen' as part of 'handling labour'. In the face of this documentary evidence, a mere averment from the side of M/s Sarawagi & Co. that 'hookman' is a part of 'cranage' cannot be accepted for the purpose of deciding this case.

- (vii). What is the 'service' rendered by the VPT for which they have been levying this tariff?

On the basis of the information furnished by the VPT, and subject to the analysis given above, it can be said that the VPT provides the following services –

- (a). allotment of dumps and plots;
- (b). provision of labour for sweeping spillages at the dumps and at the wharf;
- (c). provision of slinging gangs at the wharf; and,
- (d). provision of 'hookman' for hooking the slings.

- (viii). Is it necessary for the VPT to bother about spillage in the dump/plot/stack in the custody of an exporter?

The fact that the dump/plot/stack was in the custody of the Applicants cannot be disputed. But, the significance of the distinction between freehold and leasehold custody will have to be recognised. Equally importantly, the responsibility of the VPT on environmental considerations has to be borne in mind. That being so, the port's concerns on this score will have to be admitted even if there is only nominal spillage (or, no spillage at all). Also, the restrictive labour practices requiring the VPT to recognise a 'notional gang' for the purpose cannot be ignored retrospectively. May be, on a prospective consideration, in the context of a re-arrangement suggested by this Authority in this

case, there can be an understanding between the Applicant and the VPT about the responsibility for sweeping spillages being entrusted to the former.

- (ix). Why is 'spillage' relevant only for Manganese Ore when no labour is deployed for sweeping spillage in the case of Thermal Coal?

The VPT can be said to have adequately covered this issue. As reported by the VPT, there is no basic difference in the handling of these two cargoes. Sling gangs are provided in both cases. Only, unlike in the case of Manganese Ore, private labour is engaged at the dumps for handling Thermal Coal.

- (x). The 1986 change of system was intended to provide relief to the shipper when in fact the exact opposite was achieved.

This issue has already been covered in some of the earlier paragraphs of this analysis. Excepting for a couple of ambiguities which require to be further probed by the VPT for (possible) corrective action, the other points of disagreement appear to be resolved by the rigidities and the ground realities that the VPT has inevitably had to reckon with.

Be that as it may, it is noteworthy that the pre-1986 gang strength of 1+15 was reduced to 1+6 in the post-1986 period. And, as has been stressed by the VPT, in the changed situation, the shippers were also given the benefit of increased productivity.

- (xi). Why is the port talking about surplus labour when the spirit of the Supreme Court order is about *quid pro quo*? It is not the responsibility of the shippers to reckon with such problems of the port.

As has been explained in earlier paragraphs of this analysis, it has to be recognised that a strict interpretation of the *quid pro quo* principle is not possible in a port situation. Various practicability considerations, their intractable problems, and ground realities (especially relating to labour and its restrictive practices) have to be reckoned with. In this case, when the 1986 change was introduced, there was an Agreement between the VPT and the Labour with a 'no retrenchment' clause. How can this stark fact be totally ignored retrospectively?

22.1. In the result, and for the reasons given above, we approve the model described in paragraph 19 above for reworking the handling cost per tonne with reference to 'mandays' of deployment, and on the basis of spread of surplus labour over the entire ore segment for the period 1986-92. On the basis of the information available on record, the cost per tonne of Manganese Ore during each of the six years in reference has been computed and set out in

the statement attached as **Annex – 2**. The VPT is required to rework the handling costs accordingly in the cases of the Applicants and make the necessary refunds along with interest @ 24% per annum as directed by the Supreme Court.

22.2. We are of the opinion that ideally the cost of surplus labour shall be spread over the entire cargo traffic. But, we take a deliberate decision in this case to limit the spread to the 'ore segment' for the following reasons:

- (i). This is a case of retrospective revision which does not lend too much of scope for introducing fundamental changes especially in respect of labour-related issues.
- (ii). The concept of having a labour force exclusively for 'ore handling' has been in existence. While the VPT can legitimately be expected to reckon with such a block, it can not justifiably be expected to burst the ore-barrier retrospectively. This will have significant labour and cost implications.

22.3. In the event, the 'model' is adopted for settling the issue retrospectively; but, for purposes of future costing, the port will be expected to spread the cost of surplus labour over the entire cargo traffic. At the joint hearing, the Chamber of Commerce and Industry had canvassed this point; and, the VPT indicated that it was close to solving this problem (i.e., of 'handling charges') along these lines very soon.

22.4. The best solution will, of course, be to do away with different categories of labour and have one common pool; and, until such a position emerges, at least to spread the cost of surplus labour over the entire cargo traffic. Bearing in mind the indication given by the VPT about a probable solution to this problem, this Authority will require the change to be introduced latest by 1 April 2000. Thereafter, the costing system will change to the type suggested in this paragraph.

S. SATHYAM, Chairman

[Advt./III/IV/Ext./143/99]

Annex-1**LIST OF DOCUMENTS REFERRED TO IN CONNECTION WITH THIS CASE :**

1. The High Court of Andhra Pradesh judgement dated 1 October 92.
2. The Supreme Court judgement dated 10 February 97.
3. The Ministry of Surface Transport order dated 21 August 98.
4. Representation filed by M/s. S.K. Sarawagi & Co. (P) Limited on 16 April 97.
5. Representation filed by M/s. Ram Bahadur Thakur Limited on 19 September 97.
6. Representation of the VPT submitted to the Ministry of Surface Transport on 16 June 97.
7. Comments (dated 29 September 98) of the VPT submitted to the TAMP.
8. TAMP letter (dated 6 January 99) to the VPT raising points for clarification.
9. Reply (dated 31 January 99) of the VPT to the points raised by the TAMP.
10. Additional petition (dated 23 June 99) submitted by M/s. S.K. Sarawagi & Co. (P) Limited to include the period beyond 12 February 92.
11. Lists of points raised by M/s Sarawagi & Co. (dated 6 January 99 and 18 January 99).
12. Reply of the VPT dated 4 February 99.
13. Comments (dated 2 February 99) submitted by the Federation of Indian Mineral Industries (FIMI).
14. Particulars furnished by the VPT about Interchangeability of Ore Handling Labour to Dock Labour Board and particulars of Deployment Ore handling Labour commodity wise during the period of 1986–87 to 1991–92.

15. Written submission given after joint hearing by M/s. S.K. Sarawagi & Co. (P) Limited, M/s Ram Bahadur Thakur Limited, and the FIMI on 10 July 99, 22 June 99, and 1 July 99.
16. Comments (dated 19 August 99) of the VPT on the written submission submitted by the 3 parties.
17. Documents submitted (on 19 July 99) by the VPT about requisition of labour by/ on behalf of M/s S.K. Sarawagi & Co.(P)Limited.
18. Documents submitted (on 19 July 99) by the VPT that 'hookman' charge is not covered by craneage but by 'handling costs'.
19. 'Final Summary Presentation' given by M/s S.K. Sarawagi & Co. (P) Limited on 19 July 99.
20. The letter dated 7 July 99 addressed to M/s S.K. Sarawagi & Co. by M/s. Roy and Chatterjee (P) Limited.

COMPUTATION OF COST OF HANDLING MANGANESE ORE - 1986-87 TO 1991-92

Annex -2

| No. | Item | 1986-87 | 1987-88 | 1988-89 | 1989-90 | 1990-91 | 1991-92 |
|-----|--|----------|----------|----------|----------|---------|---------|
| 1 | Manganese ore tonnage | 122000 | 65000 | 137000 | 161000 | 96000 | 113000 |
| 2 | Total ore tonnage | 6030000 | 5650000 | 7104000 | 6968000 | 5613000 | 6311000 |
| 3 | Total Number of labour (mandays) | 328500 | 284700 | 266085 | 246375 | 227760 | 182865 |
| 4 | Less-Shore Handling labour (mandays) | 97820 | 79935 | 66430 | 55845 | 51465 | 36500 |
| 5 | Ore handling labour (3-4) (mandays) | 230680 | 204765 | 199655 | 190530 | 176295 | 146365 |
| 6 | Less- Inter Changeable to DLB (mandays) | 0 | 83 | 2154 | 16641 | 78007 | 61101 |
| 7 | Balance Ore handling labour(5-6) (mandays) | 230680 | 204682 | 197501 | 173889 | 98288 | 85264 |
| 8 | Deployed for Manganese ore (mandays) | 8913 | 1267 | 3906 | 3929 | 2541 | 1659 |
| 9 | Less- Deployed for other ore (mandays) | 0 | 0 | 1372 | 546 | 616 | 6307 |
| 10 | Surplus labour (7-8-9) (mandays) | 221767 | 203415 | 192223 | 169414 | 95131 | 77298 |
| 11 | Daily Wage Rate of Labour (Rs) | 54.45 | 54.45 | 54.45 | 70.78 | 70.78 | 70.78 |
| 12 | Wages of Manganese ore Labour (Rs) | 485313 | 68988 | 212682 | 278095 | 179852 | 117424 |
| 13 | Wages of 12 Hookmen (Rs) | 20108 | 10789 | 28445 | 37594 | 24850 | 31860 |
| 14 | Piece rate (Rs) | 480150 | 75788 | 229070 | 299904 | 194467 | 141820 |
| 15 | Cost of Manganese ore Labour (12+13+14) (Rs) | 985571 | 155565 | 470197 | 615593 | 399169 | 291104 |
| 16 | Cost of Surplus Labour (Rs) | 12075213 | 11075947 | 10466542 | 11991123 | 6733372 | 5471152 |
| 17 | Cost per tonne Manganese ore Labour (Rs) | 8.08 | 2.39 | 3.43 | 3.82 | 4.16 | 2.58 |
| 18 | Cost per tonne Surplus Labour (Rs) | 2.00 | 1.96 | 1.47 | 1.72 | 1.20 | 0.87 |
| 19 | Total cost per tonne (17+18) (Rs) | 10.08 | 4.35 | 4.91 | 5.54 | 5.36 | 3.44 |
| 20 | Leave, Pension & Other benefits (20% of 19) (Rs) | 3.02 | 1.31 | 1.47 | 1.66 | 1.61 | 1.03 |
| 21 | Overheads (30% of 19) (Rs) | 2.02 | 0.87 | 0.98 | 1.11 | 1.07 | 0.69 |
| 22 | Total Cost per tonne(19+20+21) (Rs) | 15.12 | 6.53 | 7.36 | 8.32 | 8.04 | 5.16 |